جامعة المنوفية
كلية الحقوق

# الوجيز في قانون التجارة البحري الجديد

دكتور
عبد الرحمن السيد قرمان
أستاذ القانون التجاري والبحري المساعد
كلية الحقوق - جامعة المنوفية

## مقدمة عامة

### أولا : تعريف القانون البحرى :

القانون البحري هو مجموعة القواعد القانونية التى تنظيم الملاحة البحرية والعلاقات القانونية الناشئة عنها [١].

ويتضح من ذلك أن تسمية هذا الفرع من فروع القانون لاتتحدد بنوع قواعده إنما بمكان تطبيقه وهو البحر [٢]. وكيف لايكون للبحر قانونه وهو عالم آخر يعيش فيه الانسان جزء غير قليل من وقته ، سواء كان ذلك بحثا عن الرزق من خلال الصيد أو تصريف مالديه من ثروة زائدة عن حاجاته .

والقانون البحرى بهذا المفهوم الواسع يشتمل على قواعد عدة ، بعضها تظهر فيه الدوله بما لها من سيادة ، سواء فى مواجهة الدول الأخرى أو بالنسبة للأفراد ، وبعضها يحكم العلاقات الخاصة بين الأشخاص الناشئة عن استغلال البحر ، وخاصة مايتعلق بالنقل البحرى . ولذلك جرى الفقه على تقسم القانون البحري الى فروع متعددة . على نحو ماهو متبع بالنسبة للقانون البرى ؛ فقسموه إلى :

### القانون الدولى العام البحرى :

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم استخدام الدولة للبحر سواء فى وقت السلم أو وقت الحرب. ومن أهم المسائل التى يتناولها فى هذا الفرع : حرية

---

(١) راجع مؤلفات أساتذتنا : د/مصطفى كمال طه ، الوجيز فى القانون البحرى ، رقم ١ ، د/ سميحة القليوبى ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٨٢ ، د/ على جمال الدين عوض ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٨٧ ، رقم ١ ؛ وأيضا زميلتنا الدكتورة / نادية محمد معوض ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٩٤ ، ص ١ ؛ أ.د / زكى زكى الشعراوى ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٨٨، رقم ١ .

(٢) أستاذنا الدكتور / على البارودى ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٨٣ ، رقم ١ .

الملاحة البحرية وحقوق كل دولة على مياهها الاقليمية ، وتنظيم استغلال الثروة البحرية فى اعالى البحار وحماية البيئة البحرية من التلوث والغنائم البحرية .

**القانون الإدارى البحرى:**

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم العلاقة بين الأشخاص الذين يقومون بالاستغلال البحرى من جانب والدولة وأجهزتها من جانب آخر . ومن هذه القواعد ماتيعلق بتحديد شروط سلامة السفن وصلاحيتها للملاحة ، ومنها ماينظم الاشراف على الملاحين وتحديد مؤهلات الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين .

**القانون الجنائى البحرى:**

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تحدد الجرائم الخاصة بالملاحة البحرية.

**القانون البحرى الخاص:**

وهو مجموعة القواعد القانونية التى تنظم العلاقات الى تنشأ بين الأفراد، أو بينهم وبين الدوله أو أحد أجهزتها ، بصفتها شخص من أشخاص القانون الخاص ، بصدد الملاحة البحرية .

ويقسم البعض[1] هذه القواعد إلى قسمين : يشمل أحدهما القواعد الخاصة بتنازع القوانين بشأن عمليات الملاحة البحرية التى تتضمن عنصر أجنبى وخاصة أنها عمليات ذات طابع دولى بصفة عامة ؛ ويطلقون على ذلك اسم " القانون الدولى الخاص البحرى " . ويشمل الآخر القواعد الخاصة بعمليات

(١) د/ جلال وفاء محمدين ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٩٤ ، دار المطبوعات الجامعية بالأسكندرية ، ص ٧ .

الملاحة البحرية ، التى نصت المادة الثانية من قانون التجارة على أنها أعمال تجارية ، كالقواعد المتعلقة بانشاء السفن أو شرائها؛ وكل بيع أو شراء أو. أدوات أو ذخائر للسفن ، وكل استئجار أو تأجير للسفن بالنولون ، وكل إقراض إستقراض بحرى ، وكل عقد تأمين من الاخطار ، وجميع العقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية . ويشمل كذلك القواعد الخاصة بالاتفاقات أو مشارطات على ماهيات الملاحين وأجرهم ، وكذلك استخدام البحريين فى السفن التجارية . وتضم هذه القواعد أيضا القواعد الخاصة بملاحة النزهة وملاحة الصيد رغم انهما ليسا من الأعمال التجارية التى نصت عليها المادة الثانية سالفة الذكر . ويطلق الفقه على هذه المجموعة من القواعد " القانون التجارى البحرى ".

ورغم أن دراستنا ستنصب على هذه القواعد الأخيرة " القانون التجارى البحرى " إلا أننا نود القول بأن تقسيم القانون البحرى على النحو السابق هو عمل فقهى بحت ؛ أما من الناحية العملية فلا يمكن فصل هذه القواعد عن تلك، لأن جميعها تتداخل لتنظيم الملاحة البحرية [1] ومن هنا لايتصور الحديث عن قواعد القانون التجارى البحرى دون التعرض للقواعد التى تتعلق بالتنظيم الإدارى للسفينة باعتبارها أداة المرحلة البحرية ، وكذلك القواعد الخاصة بالأمن والنظام والتأديب على ظهر هذه القطعة من أرض الدولة التي تبحر فى ظروف خاصة. ولكن قد يجد التقسيم السابق مبرره فى درجة الاهمام بدراسة كل طائفة من القواعد ، حيث يهتم كل فرع من فروع القانون بمجموعة القواعد التى تدخل فى نطاقة ولكنها تتعلق بالبحر واستغلاله فى وقت السلم ووقت الحرب ، باعتباره عالما آخر له ظروف خاصة ، فنجد القانون الدولى العام يهتم بمجموعة

---

(١) فى هذا المعنى أيضا : د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٨ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٣ .

القواعد التى تدخل فى نطاقه وكذلك القانون الإدارى والقانون الجنائي والقانون المالى والقانون الدولى الخاص.

**ثانيا : نشأة وتطور قواعد القانون البحرى [١]:**

القانون البحرى قانون قديم ، حيث نشأ مع بداية ركوب الانسان للبحر ودخوله فى علاقات متبادلة ، لكى يقوى على استغلال كنوز وثروات هذا المارد الجبار الذى إذا هاجت عواصفه وتلاطمت أمواجه فلا مفر من الهلاك إلا بأمر الله ، ولذلك نشأت قواعد الاستغلال البحرى منذ بدايتها وهى ترغى هذه المخاطر التى يتعرض لها الانسان ومايصحبه من بضائع . ومع أن قواعد القانون البحرى تضرب بجزورها فى أقدم العصور الا أنه لايمكن انكار التطورات التى طرأت عليها حتى صارت بالصورة التى هى عليها الآن . ومن الجدير بالذكر فى هذا المجال أن نشـأة قواعد القانون البحرى وتطورها يرجع الى حركة الملاحة البحرية التي تقوم بها البلدان المطلة على البحار والمحيطات باعتبار أن استغلال البحر من الأنشطة الأساسية فيها ؛ ومن هنا نجد لمصر وبلاد الشـام والصومال ( بلاد بنت ) والبلدان الواقعة على جانبى البحر المتوسط وبحر الشمال دوراً بارزاً فى وضع اللبنات الأولى لهذا القانون .

وقد جرى الفقه[٢] على تقسيم تاريخ القانون البحرى إلى ثلاثة عصور :

---

(١) راجع تفصيلا : د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٧ ومابعده .

(٢) راجع د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٤ ومابعده : د/ نادية محمد معوض ، المرجع السابق ، ص ٣ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٣٢ ، حيث يرى تقسيم آخر يبدأ بعصر ماقبل اكتشاف البخار والثانى يبدأ بمحاولة استخدام البخار ، والثالث عصر استخدام السفن النووية ويبدأ منذ تدمير مدينتى هيروشيما وناجازاكى باليابان .

**العصر القديم:**

فى هذا العصر بدأت حركة الملاحة البحرية بين مصر وكريت وقبرص على البحر المتوسط وبين مصر وبلاد بُنت على البحر الأحمر . وقد صاحب ذلك وجود قواعد تحكم علاقات التجارة البحرية بين هذه البلدان ولكن لم يصل إلينا شئ مكتوب من هذه القواعد والعادات .

أما الفينيقيون فقد كان لهم نشاط تجارى على قدر عظيم من الأهمية فى البحر ، ومن هنا تركوا لنا أصولا لقواعد القانون البحرى أرسَى على أساسها نظما قانونية خالدة حتى اليوم . ومنها نظام الرمى فى البحر ، الذى يسمح للربان اذا كانت السفينة فى حالة خطر فى عرض البحر أن يرمى من البضاعة ماتخف به الحمولة وتسلم به السفينة وباقى البضاعة والركاب ، وفى هذه الحالة يكون لأصحاب البضاعة الملقاة فى البحر حق الرجوع بالتعويض على الربان وأصحاب البضاعة الباقية للمطالبة بمقدار مااستفاده هؤلاء من جراء عملية الرمى . ويعتبر نظام الرمى فى البحر هو أصل نظرية الخسائر البحرية المشتركة . ووضع الأغريق نظام قرض المخاطر الجسيمة ، الذى يعتبر أصل نظام التأمين البحرى ، حيث كان يقوم أحد الأشخاص باقراض الربان المبالغ اللازمة للرحلة البحرية ؛ فاذا عادت السفينة سالمة استرد المقرض المبالغ التى أقرضها للربان بالإضافة الى نصيبه فى الأرباح التى حققتها الرحلة ، أما اذا هلكت السفينة ضاع عليه ما أقرضه .

أما الرومان فلم يتركوا نظما قانونية فى المجال البحرى ، لأنهم كانوا يعتبرون التجارة البرية والبحرية أعمالا لاتليق بهم ، ومن ثم كان يقوم بها الأجانب والرقيق والعتقاء . هذا ويرجع الفضل إلى الرومان فى تقرير النيابة بين الربان ومجهز السفينة ، وذلك على عكس القواعد العامة فى القانون الرومانى

التى كانت لا تجيز النيابة فى العقود ؛ ومن ثم كانت تنصرف آثار العقود التي يبرمها الربان إلى المجهز مباشرة دون المرور فى ذمة الربان ، كما أن للغير الذى تعاقد مع الربان الحق فى الرجوع على المجهز مباشرة [١].

**العصرالوســــيط:**

وفيـه انتشرت الملاحة البحرية ويرجع الفضل فى ذلك إلى العرب الذين زاد نشاطهم التجاري مع دول حوض البحر الأبيض المتوسط ، وخاصة مع اتساع رقعة الدولة الإسلامية ووصولها إلى سواحل معظم المياه البحرية [٢]. وقد أعقب الحروب الصليبيه كذلك اتساع حركة الملاحة البحرية بين الشرق والغرب . وفى هذ العصر زادت الأهمية التجارية للموانى الإيطالية وعدد من الموانى الواقعة على بحر الشمال وبحر البلطيق . وقد ظهر في هذا العصر أيضا حركة تدوين الاعراف البحرية السارية فى كل ميناء أو منطقة بحرية ، وأهم المجموعات التى حوت هذه القواعد والاعراف البحرية هى :

**(١) قنصليةالبحـــــر Consulat de la mer**

ويعود أصلها إلى القرن الرابع عشر الميلادى تقريبا ، وهى تضم العادات البحرية المعمول بها فى موانى غرب البحر المتوسط . وان كان الايطاليون ينسبونها اليهم إلا أن الراجح هو نسبتها إلى مدينة كتلون الأسبانية حيث وجدت هذه القواعد مكتوبة بلغة هذه المدينة [٣]. ولو أنها ترجمت بعد ذلك إلى لغات عديدة أخرى نظرا لأهميتها .

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٤ .

(٢) راجع تفصيلا فى فضل العرب خلال هذا العصر ، د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٩ ، ص ٢١ ومابعدها .

(٣) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٥ .

(٢) **قواعد أوليرون : les roles d'oleron**

وقد دونت فى القرن الثانى عشر تقريبا ؛ وترجع تسميتها الى مدينة أوليرون الفرنسية ؛ وهى تشتمل على مجموعة الأحكام القضائية البحرية التى تعكس الاعرا[illegible] البحرية المستقرة بالموانى الفرنسية وغرب أوربا عموما . وقد نقلت القواعد [illegible]ني تضمنتها هذه المجموعة إلى معظم التشريعات البحرية الحديثة .

(٣) **م[illegible]وعة مرشد البحر : Guidon de la mer**

دونت ب[illegible]نة روان الفرنسية فى القرن السادس عشر تقريبا ، وهى تتضمن أحكام تفصيلي[illegible] لتأمين البحرى .

وبالاضا[illegible] الى هذه المجموعات الرئيسية توجد مجموعات أخرى ، كالتى وضعها الصليبي[illegible] ، عام ١٠٩٩ ومجموعة وسبى التى وضعت عام ١٢٧٨ (١).

**العصر ا[illegible]ديث :**

فى هذا [illegible]عصر زادت حركة الملاحة البحرية ، باعتبارها أقل كلفة من الناحية الاقت[illegible]ادية ، وتطورت التكنولوجيا المحركة للسفن ؛ وأصبح من الضرورى وجو[illegible] تشريعات متكاملة لتنظيم الملاحة البحرية . وكان أول التشريعات التى صدرت فى هذا الشأن هو الأمر الملكى بخصوص البحرية L'ordonnance sur la marine الذى أصدره لويس الرابع عشر ملك فرنسا فى عام ١٦٨١ ميلادية ؛ وكان يتضمن جميع القواعد الخاصة بالبحر سواء ماتعلق منها بالقانون العام أو القانون الخاص (٢). وقد كان هذا الأمر

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٦ .
(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦ .

الملكى مصدرا استمدت منه معظم التشريعات أحكامها ؛ فبعد قيام الثورة الفرنسية عام ١٨٧٩ شكلت لجنة لوضع التقنين التجارى الذى صدر عام ١٨٠٧ وتضمن الكتاب الثانى منه قواعد التجارة البحرية فى المواد من ١٩٠ إلى ٤٣٦؛ وتكاد تكون هذه القواعد ترديدا عن الأمر الملكى سالف الذكر ؛ وقد كان لهذا الأمر الملكى أيضا تأثير واسع النطاق عند وضع قانون التجارة البحرية المصرى عام ١٨٨٣ ، حيث كان الأخير صورة طبق الأصل من الأول ؛ وبذلك اعتبره الفقه مصدرا تاريخيا له [١].

**ثالثا : مصادر القانون البحرى :**

القانون البحرى ، شأنه شأن كافة فروع القانون الأخرى ، له عدة مصادر يمكن للباحث أن يعرف من خلالها القواعد القانونية التى تخضع لها التعاملات البحرية . ومن هذه المصادر ماهو ملزم كالتشريع والعرف ومنها ماهو مفسر وغير ملزم كالفقه والقضاء .

**المصدر الأول : التشريع :**

النصوص التشريعية التى تنظم الملاحة البحرية الآن فى مصر هى قانون التجارة البحرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ الذى بدأ العمل به اعتبارا من ٣ نوفمبر ١٩٩٠ [٢]. وبموجب هذا القانون ألغى المشرع قانون التجارة البحرى الصادر فى ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ ( المادة الأولى من مواد اصدار القانون ) .

ولكن المشرع لم يلغ القواعد والأحكام الواردة فى القوانين الخاصة التي صدرت فى ظل سريان القانون الملغى ؛ ومن ثم يستمر العمل بها إلى جوار

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع والمكان السابقين .

(٢) نشر بالجريدة الرسمية العدد ١٨ تابع فى ١٩٩٠/٥/٣ .

القواعد الواردة فى القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ( م ١ من مواد اصدار القانون الأخير ) . وهذه القوانين الخاصة كثيرة وسنشير اليها أثناء تناولنا بالشرح لمواد القانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، وسنذكر هنا أهم هذه القوانين هى :

(١) القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن سلامة السفن ، الذى حل محل القانون ٢١ لسنة ١٩٤٠ .

(٢) القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ . بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن الذى حل محل القانون ١٣٢ لسنة ١٩٣٩ .

(٣) القانون ٩ لسنة ١٩٦٥ بشأن تنظيم الارشاد بميناء الأسكندرية ، الذى حل محل القانون رقم ١٣٠ لسنة ١٩٤٨ .

(٤) القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات واعداد الربانيه وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن ؛ الذى حل محل القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٤٠ والقانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٦١ .

(٥) القانون رقم ٨٤ سنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن التجارية والمعدل بالقانونين ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ و ٨ لسنة ١٩٦٨ .

(٦) القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ بشأن حقوق الامتياز والرهون البحرية .

(٧) القانون رقم ١٨ لسنة ١٩٥٩ بشأن عقد العمل البحرى .

(٨) القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ بشأن النقل البحرى الساحلى .

(٩) القانون رقم ٧٩ لسنة ١٩٦١ بشأن الكوارث البحرية والحطام البحرى .

هذا ويدخل ضمن التشريع المعاهدات الدولية التى صدقت عليها مصر وبالتالى تعتبر نصوص هذه المعاهدات فى قوة التشريع المصرى . وهذه

المعاهدات كثيرة ومتنوعة نذكر منها على سبيل المثال :

(١) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض قواعد التصادم البحرى التى أبرمت فى بروكسل فى ٢٣ سبتمبر ١٩١٠ ؛ والبروتكول المعدل لها الصادر فى ٢٣ فبراير سنة ١٩٦٧ . وقد وافقت مصر على هذه المعاهدة بالقانون ٢٢ لسنة ١٩٤١ ويدأ العمل بها منذ أول يناير سنة ١٩٤٤ .

(٢) المعاهدة الخاصة بتوحية بعض القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية ملاك السفن ، المبرمة فى بروكسل فى ٢٥ أغسطس عام ١٩٢٤ ، وقد الغيت هذه المعاهدة وحل محلها معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ أكتوبر عام ١٩٥٧ [1] .

(٣) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة البحرية والانقاذ البحرى ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩١٠ ؛ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٤١ ليبدأ العمل بها من أول يناير سنة ١٩٤٤ ؛ وقد صدر بروتوكول معدل لهذه المعاهدة فى ٢٣ فبراير سنة ١٩٦٧.

(٤) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٢٤/٨/٢٥ ؛ ووافقت عليها مصر بالقانون رقم ١٨ لسنة ١٩٤٠ ويدأ العمل بها ابتداءا من ٥/٢٩ سنة ١٩٤٤ . وقد صدر بروتوكول معدل لهذه المعاهدة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٨/٢/٢٣ .

(٥) المعاهدة الخاصة بحصانة سفن الحكومات ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٢٦/٤/١٠ ؛ والبروتوكول المفسر لها الموقف فى ١٩٣٤/٥/٢٤ .

---

(١) وافقت عليها مصر بموجب القرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ ، ويدأ العمل بها اعتبارا من ١٩٦٧/٥/٣١ ، ثم انسحبت مصر منها اعتبارا من ١٩٨٥/٥/٨ . ( راجع د / جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٢٢ ، هامش رقم (٥)).

وقد انضمت مصر إلى هذه المعاهدة بالقرار الجمهورى رقم ٤٢ الصادر فى ١٩٥٨/٥/١٨.

(٦) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائى فى مادة التصادم وحوادث الملاحة البحرية الأخرى ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠ . ووافقت عليها مصر بموجب القانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٥٥ ، ويدأ العمل بها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

(٧) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى على السفن ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١٠ . ووافقت عليها مصر بموجب القانون ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ ؛ ويدأ العمل بها اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ .

(٨) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدنى فى مادة التصادم ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٥٢/٥/١ . ووافقت عليها مصر بموجب القانون ١٣٤ لسنة ١٩٥٥ ؛ ويدأ العمل بها اعتباراً من ١٩٥٦/٢/٢٤ .

(٩) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر والمبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦١/٤/٢٩ ؛ وصدقت عليها مصر بموجب القرار الجمهورى رقم ٤٦٨ لسنة ١٩٦٤ ؛ ويدأ العمل بها اعتبارا من ١٩٦٥/٦/٤.

(١٠) المعاهدة الخاصة بمسئولية مستغلى السفن الذرية ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٢/٥/٢٥ .

(١١) المعاهدة الخاصة بالركاب المتسللين ، والمبرمة في بروكسل بتاريخ ١٠/١٠/١٩٥٧ .

(١٢) المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة الركاب بطريق البحر ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٧/٥/٢٧ .

(١٣) المعاهدة الدولية الخاصة بشهر الحقوق المتعلقة بالسفن قيد الانشاء ؛ المبرمة فى بروكسل بتاريخ ٩٦٧/٥/٢٧ ، وانضمت اليها مصر فى ١٩٧٣/٦/٣٠ .

(١٤) المعاهدة الدولية الخاصة بالتدخل فى البحر العالى فى حالة الحادث الذى يستتبع أو يمكن أن تستتبع التلوث بالزيت ، المبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٩/١١/٢٩ ؛ ودخلت حيز التنفيذ اعتبارا من ١٩٧٥/٥/٦ .

(١٥) المعاهدة الخاصة بالمسئولية المدنية عن الأضرار الناشئة من التلوث بالزيت ، والمبرمة فى بروكسل بتاريخ ١٩٦٩/١١/٢٩ ؛ وتم تعديلها بموجب بروتوكول لندن الموقع بتاريخ ١٩٧٦/١١/١٩ .

(١٦) المعاهدة الدولية المتعلقة بالنقل البحرى للمواد النوويه ، المبرمة في بروكسل فى ١٩٧١/١٢/١٨ .

وإلى جانب المعاهدات السابقة المبرمة فى بروكسل توجد معاهدات أخرى أثمرتها جهود الأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة الاستشارية للحكومات ( I . M . C . O ) ومن هذه المعاهدات : اتفاقية آثينا الخاصة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر ، المبرمة فى ١٩٧٤/٢/٢٣ . وكذلك اتفاقية لندن المبرمة فى ١٩٧٦/١١/١٩ بشأن تحديد المسئولية عن المطالبات البحرية . وأيضا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحرى للبضائع ؛ المبرمة فى

١٩٧٨/٣/٣١ ، والتى تعرف ( بقواعد هامبورج ) ؛ وقد صدقت مصر علي هذه المعاهدة [١]. وأيضا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولى المتعدد الوسائل ، المبرمة فى جنيف بتاريخ ١٩٨٠/٥/٢٤ .

ومن الجدير بالذكر أن القاضى يلزم بتطبيق هذه المعاهدات ليس باعتبارها كذلك ؛ وانما باعتبارها جزء من التشريع الداخلى وذلك اذا صدقت عليه مصر واعتبرتها كذلك أما فى غير ذلك من الحالات فلا يلزم القاضى بتطبيق أحكام المعاهدة .

بل من الواجب عليه استبعادها اذا تمسك بها الخصوم وكانت متعارضة مع قاعدة آمرة في التشريع الداخلى [٢].

وعلى القاضى أن يطبق نصوص القوانين الأخرى التى يحيل إليها المشرع في القانون البحرى ؛ كقواعد القانون المدنى والقانون التجاري مثلا ، وذلك باعتبارها جزء من القانون البحرى . أما اذا لم يُحل المشرع إلى هذه القواعد ولم يوجد فى القانون البحرى تنظيم خاص يحل النزاع المعروض ، فعلى القاضى أن يبحث فى قواعد العرف البحرى قبل اللجوء إلى قواعد القانون المدنى أو التجارى ؛ حيث يعتبر العرف هو المصدر الثانى للقانون البحرى [٣].

**المصدر الثانى : العــرف البحــرى :**

يعتبر العرف البحرى المصدر الثانى للقانون البحرى بعد التشريع ، ويستمد العرف أهميته فى هذا المجال باعتبار أن القانون البحرى نشأ من مجموعة الأعراف والعادات التى جرى عليها العمل فى الموانئ ؛ فهو قانون

(١) راجع : د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٢٤ .

(٢) د/ فايز نعيم رضوان ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٨٦ ، رقم ٧ ، ص ١٤ .

(٣) د/ فايز رضوان ، المرجع والمكان السابقين .

عرفى في أصله [١].ومن هنا يجب على القاضى أن يبادر بالبحث عن العرف البحرى إذا لم يجد فى التشريع البحرى مايسعفه للفصل فى النزاع المعروض عليه . وقد لاحظ الفقه[٢] زيادة أهمية العرف بالنسبة للقانون البحرى عن غيره من فروع القانون الأخرى ، لدرجة أنه لم يقتصر علي تنظيم مالم يتناوله المشرع وانما إمتد نفوذه الى أن يتعارض مع النصوص التشريعية ، ويضرب الفقه لذلك مثلا بعدد نسخ سند الشحن ، فقد كانت المادة ١٠٠ من قانون عام ١٨٨٣ (الملغى) تشترط تحرير سند الشحن من أربع نسخ ، ومع ذلك جرى العرف على الاكتفاء بتحريره من نسختين أو ثلاث فقط . ومن الجدير بالذكر أن المشرع قد قنن هذا العرف بموجب المادة ٢٠٢ من القانون البحرى الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ حيث نص فى الفقرة الأولى منها على أن " يحرر سند الشحن من نسختين ... "

**المصدر الثالث: القضـــاء:**

يعتبر القضاء من مصادر القانون غير الملزمة . والمقصود بالقضاء فى هذا الشأن ليس مجرد الحكم الذي تصدره محكمة واحدة لحل نزاع معين لاتحكمه قاعدة قانونية خاصة ؛ وانما المقصود هو ماجرى عليه القضاء فى مجموعه بإتباع قاعدة معينة لحل نزاع معين لم توضع هذه القاعدة لحكمه أصلا، وانما جاء تطبيقها نتيجة استقرار القضاء على وضع تفسير معين لهذه القاعدة بحيث يدخل تحتها أو يخرج من نطاقها منازعات معينة [٣].

(١) د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ١٠ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٨ .

(٢) د/ على البارودى ، المرجع السابق ، ص ١٥ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع والمكان السابقين .

(٣) راجع فى اعتبار القضاء مصدرا من مصادر القانون عموما ؛ أ.د / سمير عبدالسند تناغو ، النظرية العامة للقانون ، طبعة ١٩٧٤ ، ص ٤٢٣ ومابعدها .

وتظهر أهمية دور القضاء فى هذا الشأن باعتباره يطبق نصوص تشريعية جامدة على وقائع نزاع متطورة ومتغيرة بصفة دائمة ؛ وهذا يفرض عليه الا يقف مكتوف الأيدى أمام النزاع المعروض اذا لم يجد له قاعدة قانونية ؛ سواء كانت تشريعية أو عرفية ، وانما يجب عليه الغوص فى بحور القواعد العامة والمبادئ العامة للقانون لكى يحصل منها عل مايحقق العدل فى النزاع المعروض ؛ وهو فى سبيل ذلك قد يستعين بقاعدة من قواعد فرع آخر من فروع القانون ، كالقانون المدنى أو التجارى ؛ وفى هذه الحالة لايرجع القاضى إلى هذه القواعد باعتبارها نصوص قانونية ملزمة وانما بصفتها حلولا قضائية [1]؛ ولزيادة أهمية هذه الحلول تقوم مجلات دورية بنشرها حتى تعم الفائدة ؛ وقد يتولد عن هذه الأحكام قانونا ملزما فيما بعد ، سواء كان تشريعا أو عرفا ؛ وذلك إذا تبناها المشرع أو جرى العمل وفقا لها بين المعنيين بالملاحة البحرية .

**المصدر الرابع : الفقــــه :**

يعتبر الفقه أيضا من مصادر القانون غير المزمة ؛ ويقوم الفقه بدوره هذا عن طريق تفسير النصوص التشريعية ؛ وهو فى ذلك يقدم عونا للقضاء عند تطبيق نصوص القانون ؛ ويقدم عونا للمشرع عندما يكشف له عن مواطن النقص والقصور فى النظام القانونى القائم ومإينبغى أن تكون عليه صورة التشريع فى المرحلة القادمة سواء بادخال قواعد جديدة أو الغاء المعيبة أو احداث بعض التعديلات حتى يتم تلافى القصور الموجود فى التشريع .

**رابعا : ذاتيــة القانــون البحــرى واســتقلاله :**

ثار فى الفقه جدل حول ذاتية القانون البحرى واستقلاله عن فروع القانون

---

(١) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ص ١٤ ؛ أ.د / رفعت فخرى ، الوجيز فى قانون التجارة البحرية المصرى الجديد ، طبعة ١٩٨٢ ، رقم ٩ ص ٣٠ ومابعدها .

الأخرى [١]. فذهب البعض إلى القول بأن للقانون البحرى ذاتية مستمدة من أنه قانون تتميز قواعده بالثبات والإستقرار دون التأثر بالميول السياسية والفكرية للحكومات ودون التأثر بالثورات كما هو الشأن بالنسبة للقانون البرى ، وذلك لأن الاخطار التى تواجه الملاحة البحرية لا تختلف من دولة لأخرى ولا ترعى جنسية السفينة ، ومن ثم تتميز قواعده بالصفه الدولية . والقول بذاتية القانون البحرى لدى أنصارها ساقهم إلى وضعه فى مكانة مستقلة عن فروع القانون الأخرى باعتباره ينظم نشاطا انسانيا على جانب كبير من الأهمية ، وهى الملاحة البحرية عبر البحار والمحيطات [٢]. هذا بالاضافة الى أن القانون البحرى يعرف نظما قانونية مختلفة عما هو معروف فى القانون التجارى ، كنظام التأمين البحرى ، والمركز الخاص للربان ، ونظام الخسائر البحرية المشتركة ، وعقد المخاطرة الجسيمة الذى يعتبر أساسًا لعقد القرض البحرى [٣] .

وذهب آخرون الى القول باعتبار القانون البحرى أحد فروع القانون التجارى؛ ومن ثم أوجبوا تطبيق القواعد العامة الواردة فى القانون التجارى ، والقانون المدنى باعتبارها الشريعة للقانون الخاص ، على المنازعات البحرية فى حالة عدم وجود نص فى القانون البحرى .

ولكننا لانرى ضرورة للخوض فى هذا الجدل حول ذاتية القانون البحرى واستقلاله ونذهب مع البعض [٤] الذى لاينكر على القانون البحرى ذاتيته على تسليما بما من له خصائص معينة تنبع من الطبيعة الخاصة للعلاقات القانونية

(١) راجع تفصيلا في ذلك : أستاذنا الدكتور / محمود سمير الشرقاوى ، القانون البحرى ، طبعة ١٩٩٣ ، ص ٣٥ ومابعدها ، د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ١٢ ومابعدها .

(٢) فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٢١ .

(٣) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٤ .

(٤) د/ على البارودى ، المرجع السابق ، ص ١٣؛د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٤١ .

التى يقوم على تنظيمها ، والظروف التى تتم فيها الملاحة البحرية تقتضى أن لها نظام قانونى خاص . ولكن ليس معنى ذلك القول باستقلال القانون البحرى عن النظام القانونى العام فى الدولة ، ولا عن القواعد العامة التى تطبق فى فروع القانون الأخرى ؛ وخاصة عند خلو أحكامه من قاعدة تحكم نزاع معين ، حيث ينبغى فى هذه الحالة الاستعانة بهذه القواعد العامة ، بشرط أن يراعى القاضى الاختلاف بين مستلزمات التعاملات التى تتم على البر والتعاملات التى تتم فى البحر ، على متن أو لخدمة السفينة ؛ وليس فى القول بذلك اهدارا لذاتية القانون البحرى .

أما القول بالطابع الدولى للقانون البحرى فهذا لايقوى على أن يقوم سببا للقول باستقلاله عن النظام القانونى الداخلى ، لأن تشابه القواعد القانونية فى عدة دول لايعنى دوليته ، باعتبار أن هذه القواعد تكتسب قوتها الملزمة من كونها قواعد قانون داخلى تبناها المشرع سواء بادخالها فى نصوص التشريع عند تعديله أو اصدار قانون يعتبرها كذلك ؛ ومن هنا يفقد القانون الخاص البحرى صفة الدولية بالمعنى الدقيق ؛ وان كانت ظروف الملاحة البحرية تقتضى وحدة القواعد التى تحكمها على المستوى الدولى .

خلاصة القول أن القانون البحرى له ذاتية خاصة نظرا لطبيعة العلاقات التى ينظمها ؛ وهو لايعتبر فرعا من فرروع القانون التجارى [١]؛ ولكنه فرع من فروع القانون التى يتشكل منها النظام القانونى فى الدولة ؛ ومن ثم لا تتنافر قواعده مع الأسس القانونية العامة ، وان كانت تتكامل معها ، فى اطار المجال الخاص لكل فرع ، تحت مظلة مبادئ قانونية عامة قادرة على سد العجز فى أى فرع من فروع القانون مع عدم إغفال الذاتية الخاصة للعلاقات التي ينظمها كل فرع.

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص ٨ .

**خامسا : نطاق تطبيق القانون البحرى :**

القانون البحرى قانون بيئة معينة ( هى البحر ) ووسيلة محددة ( وهى السفينة ) ؛ ومن ثم يتحدد نطاق تطبيقه بهذا الوسيط أو البيئة وهذه الوسيلة؛ فينطبق على الملاحة البحرية التى تقوم بها السفن [١] : أما الملاحة النهرية أو الداخلية عموما والملاحة التى تقوم بها المراكب فلا تخضع للقانون البحرى .

ومع ذلك قد تقوم السفن برحلة تقطع جزء منها فى البحر ( ملاحة بحرية ) والجزء الاخر فى الأنهار أو المياه الداخلية عموما ( ملاحة نهرية )، فهل ينطبق عليها القانون البحرى على أساس الأداة التى تقوم بالملاحة وهى السفينة ، أم لاينطبق لفقدان أحد شرطى انطابقه وهو البحر ؟

لتحديد ذلك نوضح أولا ماهية الملاحة البحرية وأنواعها ثم حكم الملاحة المختلطة .

**ماهية الملاحة البحرية :**

يمكن تعريف الملاحة البحرية بأنها الملاحة التى تتم فى البحر [٢]، بأوصافه الطبيعية والجغرافية والجيولوجية [٣]، بواسطة السفن [٤]. وبذلك تتحدد الملاحة البحرية على أسس موضوعية تتمثل فى المكان الذى تتم فيه الملاحة ، وهو البحر بخصائصه وأوصافه المتعارف عليا علميا وجغرافيا ؛ وذلك باعتباره المعين الذى تتعرض فيه أداة الملاحة للمخاطر التي اقتضت وجود

(١) د/ على البارودي ، المرجع السابق ، رقم ٦ ؛ د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٢٤.
(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٧ ؛ د/ على البارودى ، المرجع والمكان السابقين ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٧٤ .
(٣) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٧ ، ص ١٨ .
(٤) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١٣ ، ص ٢٢ .

قواعد خاصة بهذا النوع من النشاط [١]، يضمها القانون البحرى . ولا يقتصر هذا المعيار على المكان وانما يشمل أيضا أداة الملاحة ، وهى السفينة ، حيث لاتعتبر ملاحة بحرية خاضعة للقانون البحرى كل ملاحة تتم فى البحر أيا كانت الإداة القائمة بها ؛ حيث توجد أدوات تقوم بالملاحة البحرية ومع ذلك لاينطبق عليها القانون البحرى لأنها لا تعتبر سفنا بالمعنى المقصود فى هذا المجال .

ولاشك أن هذا المعيار يرجح المعيار الآخر الذي إعتنقه البعض ، وهو الذى يحدد الملاحة البحرية على أساس أداة الملاحة وهى السفينة ؛ وعلى ذلك تعتبر الملاحة بحرية اذا كانت تقوم بها سفينة ذات مواصفات معينة .

وتخضع الملاحة البحرية بهذا المفهوم للقانون البحرى بصرف النظر عن الغرض منها ؛ أى سواء كان الغرض منها هو الحصول على الربح أو النزهة أو الصيد أو اجراء أبحاث عملية . حيث استقر الرأى على سريان القانون البحرى على الملاحة البحرية بكافة أنواعها [٢]. بشرط الا يرد قيد خاص فى بعض النصوص يجعلها خاصة بنوع معين من أنواع الملاحة البحرية ، كالملاحة التجارية مثلا [٣].

## أنواع الملاحة البحرية:

تنقسم الملاحة البحرية الى أقسام عديدة تبعا للزاوية التى ينظر منها الى هذه الملاحة . وبالنسبة الى أهميتها نجد أن هناك الملاحة الرئيسية والملاحة المساعدة ؛ فبالنسبة للمسافة تقسم إلى : ملاحة اعالى البحار وملاحة ساحلية ؛ وبالنسبة للغرض من الرحلة البحرية تتنوع الى : ملاحة تجارية وملاحة نزهة

(١) د/ على جمال الدين ، المرجع السابق رقم ٢٣ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٤.
(٢) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١٩ ، ص ٢٨ .
(٣) د/ على جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٢٥ .

وملاحة صيد وملاحة علمية ؛ وأخيرا تنقسم الملاحة البحرية الى ملاحة بحرية خاصة وملاحة بحرية عامة ؛ وذلك تبعا لشخص مالك السفينة والغرض من الرحلة .

**(١) الملاحة الرئيسية والملاحة المساعدة:**

تكون الملاحة رئيسية اذا كان الغرض منها هو استغلال البحر بصورة أساسية ؛ وتشمل نقل البضائع والركاب والصيد والنزهة وجميع أنواع الملاحة الأخرى ذات الأغراض الإستثمارية . أما الملاحة المساعدة فهى التى تقوم بها سفنا معينه لخدمة السفن التى تقوم بالملاحة الرئيسية دون أن يكون لها غرض من أغراض استغلال البحر السابقة مثل سفن الارشاد وسفن القطر .

وأهمية التفرقة بين هذين النوعين من أنواع الملاحة البحرية أن النوع الأول لا خلاف على خضوعة لأحكام القانون البحرى ، بل هو أصل وجوده . أما النوع الثانى فيحتاج الى تفرقة بين المنشآت القائمة به ؛ فاذا توافر للمنشأة التى تقوم بالملاحة المساعدة وصف السفينة ، كسفن الإرشاد والقطر ، خضعت لأحكام القانون البحرى بما يتوافق وطبيعة نشاطها (١)؛ أما اذا غاب عنها هذا الوصف ، كما هو الشأن بالنسبة للأرصفة والكبارى العائمة ، فلا تنطبق عليها أحكام القانون البحرى . ومع ذلك قضت محكمة النقض المصرية بعدم سريان القانون البحري على كافة المنشآت العائمة التى تعمل داخل البوغاز بالموانئ كالأرصفة والكبارى العائمة وسفن الارشاد والسحب (٢).

---

(١) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١٧ ص ٢٥ .

(٢) راجع د / سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٩ .

**(٢) ملاحة أعالي البحار والملاحة الساحلية :**

تعتبر ملاحة أعالي البحار أهم أنواع الملاحة البحرية وأكثرها أخطاراً ، ورغم ذلك لم يضع المشرع المصرى تعريفا محددا لهذا النوع من الملاحة ؛ وقد ذهب الفقه الى اعتبار كل ملاحة تتم بين الموانى المصرية والموانى الأجنبية ملاحة لأعالى البحار [١] بصرف النظر عن المسافة التى تقطعها السفينة ، أى مهما كانت الموانى الأجنبية قريبة [٢]. وذلك بعكس المشرع الفرنسى الذي يشترط أن تتم الملاحة خارج خطوط طول وعرض معينة حتى تكتسب هذا الوصف ؛ ويشترط القانون اللبنانى أن تكون خارج نطاق البحر المتوسط .

اما الملاحة الساحلية فهى التى تتم بين الموانى المصرية ؛ وهذه تنقسم بدورها الى : ملاحة ساحلية صغرى وهى التي تتم بين مينائين لدولة واحدة على بحر واحد كالملاحة بين الأسكندرية وبور سعيد ؛ وملاحة ساحلية كبرى عندما يكون المينائين على بحرين مختلفين كالملاحة بين الأسكندرية والغردقة .

وتبدو أهمية التفرقة بين هذين النوعين من الملاحة البحرية فى فأن المشرع يحتفظ دائما للسفن الوطنية بالملاحة الساحلية ؛ بالاضافة الى الشروط التى يتطلبها المشرع فى طاقم الفينة حيث يشترط درجة معينة من الكفاءة فيمن يعمل على السفن التي تعمل فى الملاحة البحرية لأعالى البحار تكون غالبا أعلي من درجة الكفاءة المطلوبة فيمن يعمل على السفن التى تعمل فى الملاحة الساحلية وذلك لاختلاف حجم المخاطر التى يتعرض لها كلا النوعين .

أما من ناحية تطبيق القانون البحرى فلا اختلاف فى خضوع كلا النوعين لأحكامه ؛ فيما عدا الأحكام التي قرر المشرع عدم سريانها على الملاحة

(١) د/ فايز رضوان ؛ المرجع السابق ، رقم ١٨ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ؛ رقم ٥ .
(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٨ ، ص ١١ .

الساحلية ،كما هو الشأن بالنسبة للمادة ٢١٦ بحري جديد ، التى تجيز للناقل شحن البضائع على سطح السفينة إذا كان النقل ساحليا ، والمادة ٢١٧ بحرى جديد ، التى تعفى الناقل فى الملاحة الساحلية بين موانى جمهورية مصر العربية من ضمان هلاك البضائع أو تلفها اذا حدث الهلاك أو التلف فى المدة بين تسلم الناقل البضائع فى ميناء الشحن وبين قيامه فى ميناء التفريغ بتسليمها الى صاحب الحق فى تسلمها أو إيداعها لدى أمين يعينه قاضى الأمور الوقتيه طبقا للمادة ٢٢٦ من القانون البحرى .

**(٣) الملاحة التجارية والملاحة غير التجارية**

**الملاحة التجارية:** هى التى تقوم بها السفن بقصد الربح ، كنقل الأشخاص والبضائع ، ويعتبر هذا النوع من الملاحة سبب وجود القانون البحرى وتطور قواعده ؛ وهو المحور الذى تدور حوله أحكام القانون البحرى سواء فيما يتعلق بالوسيلة ( وهى السفينة ) ، أو الغاية ( وهى سلامة الرحلة البحرية ) .

**أما ملاحة الصيد** ، فهى الملاحة التى يكون الغرض منها صيد الأسماك وثروات البحر الأخرى . ونظرا لأن أعمال الصيد تخرج من عداد الأعمال التجارية فقد تردد البعض فى القول بتطبيق أحكام القانون البحرى على هذا النوع من الملاحة ؛ ومع ذلك ذهب الرأى الراجح إلى اخضاعه للقانون البحرى بما يتمشى مع الغرض منها ؛ وذلك لوحدة المخاطر التى تتعرض لها السفن بصرف النظر عن الغرض من الملاحة .

**وبالنسبة لملاحة النزهة والملاحة العلمية:**

فهى الملاحة البحرية التى تقوم بها اليخوت وسفن الرحلات الترفيهية أو السفن التى تقوم بالأبحاث العلمية البحرية . وقد استقر رأى الفقه والقضاء

المصرى على خضوع هذا النوع من الملاحة للقانون البحرى . وهذا ما أخذ به قانون التجارة البحرى الجديد ( ٨ لسنة ١٩٩٠ ) فى مادته الأولى التى عرفت السفينة بأنها " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح " .

**(٤) الملاحة الخاصة والملاحة العامة[1]:**

يمكن تقسيم الملاحة البحرية بالنظر إلى شخص القائم بها ودرجة ظهور الدولة بما لها من سيادة فى عملية الملاحة الى نوعين رئيسين هما :

**الملاحة العامة[2]:**

وهى التى تقوم بها السفن التى تديرها الدولة أو أحد أجهزتها بوصفها سلطة ذات سيادة ؛ حيث يكون الغرض منها غير تجاري ؛ كخدمة المرافق العامة فى الدولة ، كالسفن الحربية وسفن الجمارك وسفن التعليم والسفن الحربية .

وهذا النوع من الملاحة لايخضع لأحكام القانون البحرى . وقد نص المشرع على ذلك صراحة فى المادة الثانية من القانون البحرى الجديد ، عندما قرر أنه " عدا الحالات التى ورد بشأنها نص خاص لاتسرى أحكام هذا القانون على السفن الحربية والسفن التي تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية " .

**الملاحة البحرية الخاصة:**

ويقصد بها الملاحة التي يقوم بها أشخاص القانون الخاص أو الدولة بصفتها شخص عادى ، ولايكون الغرض منها تحقيق خدمة عامة . ويدخل ضمن

---

(١) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١٦ ص ٢٤ .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠ .

هذا النوع جميع أنواع الملاحة البحرية السابق دراستها وهى التى ينطبق عليها القانون البحرى .

**الملاحة المختلطة:**

يقصد بالملاحة المختلطة الملاحة التى تقوم بها السفن فى البحر والنهر فى رحلة واحدة ؛ أى أن الرحلة الواحدة تجمع بين ملاحة بحرية خالصة وملاحة نهرية خالصة . ولولا دواعى واعتبارات الوحدة وعدم التناقض لكان من السهل أن يخضع كل جزء من المرحلة للقواعد القانونية الخاصة به ، فيخضع الجزء البحرى للقانون البحرى ، ويخضع الجزء الآخر لما يحكم الملاحة النهرية ؛ وهى فى مصر قواعد عقد النقل الواردة فى القانون التجارى . ولكن خوفا من التناقض الذى قد يحدث بالنسبة لرحلة واحدة فقد استقر الرأى (١) علي خضوع الرحلة البحرية لقواعد من نوع واحد وهى القواعد الخاصة بالجزء الأهم من الرحلة؛ وعلي ذلك اذا كانت الرحلة نهرية ومرت في جزء منها بالبحر ، خضعت للقواعد التى تنظم الملاحة النهرية ؛ أما اذا كانت الملاحة بحرية ومرت فى جزء منها فى نهر فتخضع للقانون البحرى . والذى يحدد الجزء الأهم وصاحب السيادة فى الملاحة المختلطة هو قاضى الموضوع بمقتضى سلطته التقديرية . فإذا تساوت كفتى الملاحة البحرية والملاحة النهرية من حيث أهميتها فى الملاحة المختلطة ينبغى على القاضى أن يعود إلى الأصل وهو إخضاع كل جزء من المرحلة لنظامه القانونى ، فالجزء البحرى يخضع للقانون البحرى والجزء النهرى يخضع للقواعد المنظمة للملاحة النهرية (٢).

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٢ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٢٠ .

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٢٤ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٥ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ٨٨ .

وقد تكون الملاحة مختلطة بالنسبة لصفة طرفى عقد النقل ، حيث يكون العقد تجاريا بالنسبة لمستغل السفينة ومدنيا بالنسبة للطرف الآخر ؛ وفى هذه الحالة لاتثور صعوبة كبيرة حيث يسرى على كل طرف القواعد التى تحددها صفته ، فينطبق القانون التجارى علي الطرف التاجر والقانون المدنى على الآخر (١).

**الملاحة النهرية أو الداخلية :**

يقصد بها الملاحة التى تتم فى الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية . وقد نصت المادة الأولى من القانون رقم ١٠ لسنة ١٩٥٦ المعدل بالقانون رقم ٥٧ لسنة ١٩٦٢ الخاص بالملاحة الداخلية على أنه يقصد بالمياه الداخلية فى تطبيق أحكامه " البحيرات وقناة السويس والنيل والترع والمصارف العامه ومياه الحياض ، كما يقصد بالمركب كل منشأة عائمة آليه أو غير آليه تسير أو تستقر فى المياه الداخلية لأى غرض كان ، عدا العائمات المستعملة للرسو فقط كالبراطيم والمراسى وغيرها " .

ويلاحظ أن المشرع المصرى لم يضع نظاما قانونيا خاص للملاحة النهرية وانما إهتم بتنظيمها من الناحية الادارية والجنائية فقط من خلال القانون سالف الذكر . ولما كانت الملاحة النهرية لاتخضع لأحكام القانون البحرى ، فإنها تخضع للقواعد العامة الواردة في القانون التجارى والقانون المدنى ؛ وهذا قد يتعارض مع طبيعة النقل النهرى ومن ثم ينبغى على المشرع المصرى أن يبادر بتنظيم الملاحة النهرية نظرا لأهميتها ، وذلك على غرار الدول الأخرى (٢) .

---

(١) د/ على جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٢٧ .
(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

**سادسا : خطة البحث :**

سنتناول دراسة القانون البحرى على النحو الذى تناوله به المشرع المصرى فى قانون التجارة البحرى رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ، حيث نبدأ بدراسة النظام القانونى للسفينة باعتبارها اداة الملاحة البحرية . ثم العنصر البشرى الذى يستخدم البحر اقتصاديا وهم أشخاص الملاحة البحرية من مالك ومجهز السفينة ثم الربان والبحارة ؛ ومن يساهمون فى الملاحة البحرية على البر .

وبعد ذلك نتناول العلاقات التعاقدية الناشئة عن الاستغلال البحرى سواء تمثل ذلك فى عقد ايجار السفينة أو عقد النقل البحرى للبضائع والركاب وبعد ذلك نتناول الحوادث التى تتعرض لها السفينة أثناء رحلتها البحرية سواء كان ذلك بتصادمها مع غيرها أو بأى منشأة بحرية ، وكذلك مايجب على السفن الأخرى من التزام بانقاذ السفن التى ألم بها الحادث .

وأخيرا نتناول التأمين البحرى باعتباره النظام القانونى الذى يكفل لمالكى السفن والبضائع الآمان الذى يبحثون عنه بعد وضع السفينة ومابها من بضائع فى البحر المتلاطم الأمواج الذى لايُعلم مصير من وضع فيه من أرواح وأسباب .

وعلى ذلك تنقسم دراستنا الى خمسة أبواب على النحو التالى :

**الباب الأول** : النظام القانونى للسفينة .

**الباب الثانى** : أشخاص الملاحة البحرية .

**الباب الثالث** : الاستغلال البحرى .

**الباب الرابع** : الحوادث البحرية .

**الباب الخامس** : التأمين البحرى .

# الباب الأول

## النظـام القانونـى للسـفينة

**تمهيد وتقسيم :**

تعتبر السفينة أداة الملاحة البحرية التى اذا صلحت صلح سائر العمل البحرى ووصلت الرحلة البحرية إلى بر الأمان ، ولذلك اهتم المشرع بوضع نظام قانونى للسفينة يتناسب مع أهميتها ودرها المحورى فى القانون البحرى . ويدور النظام القانونى للسفينة حول محورين الأول السفينة بصفتها مال صالح لأن يكون محل لحق الملكية وكافة الحقوق الأخرى ؛ والثانى السفينة بصفتها جزء من اقليم الدولة يسير فى البحر بما يقتضى وضعها فى مركز قانونى يختلف عن الأموال الأخرى فجعل لها حالة مدنية تشبة الحالة المدينة للأفراد .

وعلى ذلك نتناول أولا : تعريف السفينة وتحديد طبيعتها القانونية ؛ ثم الحالة المدنية للسفينة ، وأخيرا ملكية السفينة وسنخصص لكل موضوع فصل مستقل .

## الفصل الأول

## تعريف السفينة وطبيعتها القانونية

سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين نتناول فى الأول تعريف السفينة ؛ وفى الثانى نحدد طبيعتها القانونية .

### المبحث الأول

### تعريف السفينة

وضع المشرع فى المادة الأولى من القانون البحرى الجديد تعريفا للسفينة بأنها " كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح " . وقد جاء مسلك المشرع فى هذا القانون على عكس القانون الملغى الذى لم يتضمن تعريفا محددا للسفينة ، شأنه فى ذلك شأن المشرع الفرنسى . ومع ذلك كأن التعريف الذى تبناه المشرع هو الراجح فى الفقه قبل صدور القانون الجديد .

ويتضح من هذا التعريف أن المشرع يشترط لكى تكتسب المنشأة وصف السفينة ، وبالتالى تخضع لأحكام القانون البحري التى رتبها على هذا الوصف ، توافر شرطان ، يتعلق أحدهما بالمنشأة ذاتها ، أى أن تكون صالحة للملاحة البحرية . ويتعلق الثانى بالنشاط الذى أعتدت هذه المنشأة للقيام به وهو الملاحة البحرية .

**الشرط الأول : صلاحية المنشأة للملاحة البحرية :**

يشترط لكى تكتسب المنشأة وصف السفينة أن تكون صالحة للملاحة البحرية ، وفقا للأصول المقررة فى هذا الشأن ، من حيث كيفية بنائها

(١) ينبغى عدم الخلط فى التعبير بين " السفينة " و " المركب " حيث يطلق الأول على المنشآت المخصصة للملاحة البحرية ، أما الثانى فيطلق علي المنشأة المخصصة للملاحة النهرية .

والتجهيزات والمواصفات التى تساعد المنشأة على مواجهة مخاطر البحر . ويعتبر من الصلاحية للملاحة البحرية قدرة المنشأة على السير بوسائلها الخاصة؛ ومن ثم لا تعتبر سفينة المنشأة التى تعتمد فى سيرها على السحب بواسطة منشأة أخرى ، لأن العبرة فى إسباغ وصف السفينة هى بكل منشأة على حدة ؛ وبالتالى لايقبل القول باعتبار المنشأة صالحة للملاحة البحرية لمجرد قدرتها على الطفو على سطح الماء طالما كانت هذه المنشأة غير قادرة على الحركة الذاتية بمقتضى أجهزتها الخاصة (١).

وقد نصت المادة الثانية من القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بسلامة السفن ، على أنه " لايجوز لأية سفينة من سفن الأقليم المصرى أن تسير فى البحر إلا اذا حصلت على ترخيص ملاحة يمنح لها طبقا لأحكام هذا القانون " فإذا كانت السفينة من سفن الركاب أوجبت الفرة الثانية من المادة السابقة أن تحمل أيضا شهادة ركاب تحدد عدد ركاب كل درجة ونوع الرحلة . وأوجبت كذلك الفقرة الثالثة من المادة سالفة الذكر على السفينة أن تحصل على شهادة سلامة أو شهادة معدات السلامة علي حسب الحالة ووفقا للشروط والأوضاع المنصوص عليها فى هذا القانون اذا كانت تقوم برحلات دولية أو دولية قصيرة .

ويقدم طلب ترخيص الملاحة وشهادة الركاب وشهادة السلامة وشهادة معدات السلامة إلى إدارة التفتيش البحرى ( م ٣ من القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ ) ولايمنح الترخيص أو الشهادات الا بعد معاينة السفينة والتحقق من أنه يتوافر في كل جزء من أجزائها جميع الشروط المقررة فى القانون والقرارات الخاصة بذلك ( م ٤ من القانون سالف الذكر ) .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٢٢ ، ص ٦١ ، ٦٢ .

ويعتبر حصول السفينة على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة قرينة على صلاحيتها للملاحة البحرية ، ولكنها قرينة قابلة لاثبات العكس [١].

ولاتعتبر صلاحية السفينة للملاحة البحرية شرط ابتداء فقط ، ولكنها شرط ابتداء وانتهاء ، بمعنى أنها تُشترط لكى تكتسب المنشأة صفة السفينة واذا زالت الصلاحية فقدت المنشأة هذه الصفة . ولذلك أخضع المشرع ( م ١٤ من القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ ) السفن المصرية والسفن الأجنبية التى توجد فى المياه البحرية المصرية للرقابة الدائمة بواسطة ادارة التفتيش البحرى .

**الشرط الثانى : تخصيص المنشأة للملاحة البحرية :**

لايُسبغ وصفة السفينة إلا على المنشأة التى تكون صالحة للملاحة البحرية، والتى تخصص لهذه الملاحة فعلا . ويقصد بتخصيص المنشأة للملاحة البحرية قيامها بهذا النوع من الملاحة على وجه الاعتياد [٢]؛ ولكن المشرع لم يشترط قيام المنشأة بالملاحة البحرية فعلا حتى تكتسب وصف السفينة وانما اكتفى باعدادها للعمل بالملاحة البحرية ( م ١ فقرة أولى من القانون البحري الجديد ) . وعلى ذلك تكتسب المنشأة وصف السفينة بمجرد تخصيصها للملاحة البحرية ، وهى صالحة لذلك ؛ ولو لم تبدأ فعلا فى العمل أو توقفت عنه فترة وجيزة دون أن يتغير الغرض المخصصة له ، وهو الملاحة البحرية .

وعلي ذلك لاتنطبق صفة السفينة على المنشأة التى تخصص للملاحة النهرية أيا كانت درجة متانتها وتفوق معداتها عن المنشأة التى تعمل فى البحر . وكذلك لا تعتبر سفنا المنشآت الطافية على سطح البحر ولكنها غير

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٥١ ، ص ٥٧ .

(٢) رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٢٣ .

مخصصة للملاحة البحرية ، كا الأرصفة والكبارى العائمة والأحواض العائمة والمدارس والفنادق العائمة ، وأيضا لاتعتبر الطائرات المائية من قبيل السفن [(١)]، ولا الرفعات العائمة ولا الصنادل والكراكات ولا الزوارق وقوارب الغطاسة . ولاينتفى تخصيص السفينة للملاحة البحرية قيامها بالملاحة النهرية أحيانا فى أوقات متفرقة ، كما لا يُضفى وصف السفينة على المنشأة المخصصة للملاحة النهرية ولو قامت أحيانا بملاحة بحرية ، لأن العبرة بالغرض الأساسى الذى خصصت له المنشأة .

**الوقت الذى تكتسب فيه المنشأة وصف السفينة أو تفقده :**

تكتسب المنشأة وصف السفينة من وقت إستجماعها للشرطين السابقين وهما : الصلاحية والتخصيص للملاحة البحرية ولو لم تبدأ نشاطها بعد . وكذلك تفقد المنشأة وصف السفينة عند تخلف أحد هذين الشرطين بأن زالت صلاحيتها أو تم تغيير الغرض الذى خصصت له بأن عدل أصحابها عن تشغيلها فى الملاحة البحرية وتحويلها إلى فندق عائم .

وقد ثار خلاف فى الفقه حول مركز السفينة وهى فى دور الانشاء هل تكتسب وصف السفينة وتخضع بالتالى لأحكام القانون البحرى ، أم انها لا تكتسب هذه الصفة إلا بعد تمام الانشاء حتى تتأكد من صلاحيتها للملاحة البحرى ؟ وقد ظهر هذا الخلاف بصفة خاصة عند بحث مدى جواز رهن السفينة وهى فى دور الانشاء ومدى ورود الامتياز البحرى عليها ؛ وقد كان الرأى الراجح هو جواز رهن السفينة وهى فى دور الانشاء ، وهذا ما أكده المشرع المصرى فى المادة ٤٤ من القانون البحرى الجديد . ومع ذلك لايمكن القول بأن المنشأة

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٢٣ .

تكتسب صفة السفينة وهى فى دور الانشاء وتخضع لأحكام القانون البحرى كالسفينة تامة البناء ؛ وانما هى لا تكتسب هذا الوصف إلا بعد تمام الانشاء ، أما قبل ذلك فتخضع استثناءا لبعض أحكام القانون البحرى ؛ واسباغ وصف السفينة قبل اتمام البناء يتم تحت شرط فاسخ هو عدم تخصيصها للملاحة البحرية فاذا لم يتحقق هذا التخصيص فعلا فيما بعد تحقق الشرط ، وبالتالى يزول عنها وصف السفينة بأثر رجعى منذ البداية (١).

وتكتسب المنشأة وصفة السفية منذ توافر الشرطين السابقين بصرف النظر عن حجمها والتكنولوجيا المستخدمة فى ادارتها وتحريكها ، وبصرف النظر عن الغرض من الملاحة البحرية المخصصة للقيام بها حيث يستوى أن تكون تجارية أو للصيد أو للنزاهة أو ملاحة علمية .

**المركز القانونى لملحقات السفينة:**

لا يتقصر وصف السفينة على هيكلها فقط وانما يشمل جميع الأشياء الملحقة بها لمساعدتها فى القيام بالملاحة البحرية التى خصصت للقيام بها ، كالاهلاب والآلات وقوارب النجاة واللاسلكى وأية ملحقات أخرى تلزم بحكم العرف البحرى لكى تؤدى السفينة رسالتها على الوجه الأمثل ، كشباك الصيد بالنسبة لسفن الصيد . ويمتد هذا الوصف إلى ملحقات السفية ، سواء كانت متصلة بالسفينة أو منفصلة عنها . وقد زال الشك حول ذلك فى القانون البحرى الجديد عندما قرر فى الفقرة الثانية من المادة الأولى أنه " وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها " ، وعلى ذلك تشمل التصرفات الواردة على السفينة ، هيكل السفينة وملحقاتها ؛ وذلك مالم يتفق أصحاب الشأن على

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٢٣ . ص ٦٣ .

تحديد الملحقات التى تدخل ضمن التصرف الوارد على السفينة ، ومن ثم اذا بيعت السفينة أو تم رهنها ولم تحدد الملحقات التى يشملها البيع أو الرهن ، شمل التصرف جميع الملحقات التى تساعد فى استغلال السفينة .

ويبدو مسلك المشرع فى اعتبار الملحقات جزءا من السفينة مسلكا منطقيا باعتبار أن السفينة تُكوِّن مايسمى بالوحدة القانونية [١]؛ أو الثروة البحرية خاصة [٢].

ومع ذلك لاتدخل فى عداد الملحقات أجرة السفينة ، مالم يرد اتفاق أو نص قانون يعتبرها كذلك . وعموما يخضع اعتبار الشئ من الملحقات اللازمة لاستغلال السفينة من عدمه لتقدير قاضى الموضوع ، على هدى من الواقع وماجرى به العرف والعادات البحرية .

---

(١) د/ علي جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٣٤ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٢٧، ص ٨١ .

(٢) د/ على البارودى ، المرجع السابق ، رقم ١٤ ؛ د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٣٧ .

## المبحث الثانى

## الطبيعة القانونية للسفينة

نظرا لأهمية الدور الذى تلعبه السفينة على مستوى الاقتصاد الوطنى ، فقد وضع لها المشرع نظاما قانونيا خاص تتميز به عن غيرها من الأشياء الأخرى التى تخدم الاقتصاد الوطنى ؛ مما أثار الجدل حول الطبيعة القانونية للسفينة ؛ حيث ذهب البعض إلى إعتبارها شخص قانونى ، كما هو الشأن بالنسبة للشركات والجمعيات ، وذلك على أساس ذاتيتها الخاصة المتمثلة فى الاسم والجنسية وتخصيصها لغرض معين . ولكن هذه النظرة لم يكتب لها السيادة والانتشار باعتبار أن التحديد الذاتى للسفينة ، بالاسم والجنسية إقتضته إعتبارات ومصالح عملية معينة ؛ وليس القصد منه اكساب السفينة الشخصية القانونية التى يحتاج التمتع بها الى اعتراف المشرع صراحة بذلك بالنص عليه فى القانون [١].

وقد استقر الرأى منذ زمن بعيد على أن السفينة تعتبر مالا منقولا وليست شخصا قانونيا ، حتى تأكد ذلك بنص المادة الرابعة من القانون البحرى الجديد التى جاء فيها أنه " مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى هذا القانون تسرى على السفينة أحكام المال المنقول عدا حكم تملكه بالحيازة " .

ومن ذلك يتضح أن الطبيعة القانونية للسفينة تتحدد بأنها مال منقول من طبيعة خاصة ؛ وتبدو خصوصيته فى انه لا يتملك بالحيازة ، وأنه يشبه العقارات من ناحية والأشخاص من ناحية أخرى . وسنتناول ذلك بشئ من التفصيل .

---

(١) راجع نص المادة ٥٢ من القانون المدنى التى عددت الأشخاص الاعتبارية وليس من بينها السفن .

**السفينة مال منقول :**

بموجب نص المادة الرابعة من القانون البحرى الجديد تعتبر السفينة مالا منقولا . وهذا الحكم ترويد لما سبق أن أستقر عليه رأى الفقه والقضاء منذ عهد بعيد باعتباره تطبيقا للقواعد العامة . فالسفينة مال لانها من الأشياء الداخلة فى التعامل بحكم طبيعتها ولم يخرجها المشرع عن ذلك [١] . وهي مال منقول لأنها تنتقل من مكان إلى آخر دون تلف أو تغيير فى شكلها ؛ وذلك بعكس العقار الذى يشمل " كل شئ مستقر بحيزه ثابت فيه لا يمكن نقله منه دون تلف " ( م ١/٨٢ مدنى ) .

**عدم الخضوع لقاعدة الحيازة فى المنقول سند الملكية :**

رغم أن السفينة مال منقول ؛ وكان المنطق القانونى المجرد يقضى بسريان قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية ، التى تقررها المادة ٩٧٦ من القانون المدنى ، إلا أن المشرع نص صراحة ( م ٤ بحرى جديد ) على استبعاد القواعد الخاصة بتملك المنقول بالحيازة من التطبيق علي السفينة . وبذلك أوجد المشرع نوعا من التوازن بين الأحكام الخاصة بملكية السفينة ، حيث يشترط وجود السند الرسمى والتسجيل لكى تنتقل ملكية السفينة الى الغير ؛ وذلك بعكس القاعدة القاعدة العامة فى نقل ملكية المنقول التى تكتفى بتراضى الطرفين وافراز الشئ محل التصرف .

---

(١) تنص المادة ٨١ من القانون المدنى على أنه " كل شئ غير خارج عن التعامل بطبيعته أو بحكم القانون يصح أن يكون محلا للحقوق المالية . والأشياء التى تخرج عن التعامل بطبيعتها هى التى لا يستطيع أحد أن يستأثر بحيازتها . وأما الخارجة بحكم القانون فهى التى لايجيز القانون أن تكون محلا للحقوق المالية " .

ويبدو هذا الاستثناء مبررا بأهمية الدور الذى تقوم به السفن فى خدمة الاقتصاد الوطنى بما يقتضى عدم تركها فى مهب الريح بين أيدى الحائزين سواء كانت الحيازة بحسن نية أو بسوء نية ، حيث لايُعقل أن يتعامل شخص مع آخر يدعى ملكية السفينة دون أن يطلب منه سند الملكية أو يطلع علي سجل السفن.

**السفينة منقول ذو طبيعة خاصة :**

إذا كانت السفينة مالا منقولا إلا أنها منقولا ذو أهمية معينة إقتضت أن يضع لها المشرع نظاما قانونيا خاصا يختلف عن القواعد التى تخضع لها المنقولات ، حيث ينحو بها إلى مصاف العقارات ، وذلك عندما يشترط التسجيل لنقل ملكيتها ويجيز رهنها رهنا رسميا ويخضع الحجز عليها لاجراءات تشبه حجز العقارات . هذا فضلا عن عدم اكتساب ملكيتها بالحيازة ، واشتراط وجود المحرر الرسمى كشرط لانشاء أو نقل أو انقضاء أى حق عينى عليها ( م ١/١١ بحرى ) .

وتبدو خصوصية السفينة أيضا فى أنه لها ذاتية لا تتوافر لغيرها من الأموال المنقولة ، حيث تتمتع بحالة مدنية تشبه التى يتمتع بها الشخص القانوني كالاسم والموطن ( وهو ميناء التسجيل ) والجنسية ؛ كما أن للسفينة مرتبة تحدد على أساس درجتها وهى تشبه الطبقة الاجتماعية للأشخاص (١).

---

(١) د/ رفعت فخرى . المرجع السابق ، رقم ٢٥ ، ص ٧١ .

## الفصل الثانى

## الحالة المدنية للسفينة

### تمهيد وتقسيم :

للسفينة حالة مدنية تشبه الحالة المدنية للأشخاص ، وتتمثل هذه الحالة المدنية فى الاسم والحمولة والموطن والدرجة ، وعلى السفينة دائما أن تحمل أوراقا حددها المشرع ، هذا فضلا عن أن للسفينة جنسية كجنسية الأشخاص الطبيعيين والاعتباريين .

ولما كانت السفينة على هذا القدر من الأهمية الاقتصادية فقد كان من المنطقى أن يحتفى المشرع بميلادها ، ومن ثم أخضعها لنظام تسجيل معين وأعطى للبيانات الثابته فى سجل السفن قانونية كبيرة .

ونظرا للمخاطر التى تتعرض لها السفينة بما عليها من أرواح وأموال وهى فى عرض البحر فقد حرص المشرع على اخضاعها لرقابة دائمة قبل القيام برحلتها لكى ينام وهو قرير العين مطمئنا على أنه لم يقصر فى بذل جهده فى الأخذ بأسباب نجاتها ومابعد ذلك من نتائج فهى لله سبحانه وتعالى .

وعلى ذلك ستكون خطتنا فى هذا الفصل هى البدء بتسجيل السفينة كحدث أول لميلادها ومقدمة ضرورية لوجود حالتها المدنية التى نتناولها ثانيا ؛ وأخيرا ندرس نظام الرقابة المستمر أثناء ممارسة السفينة لنشاطها لضمان صلاحيتها للملاحة ، وسنخصص لكل موضوع مبحث مستقل .

## المبحث الأول

## تسـجيل السـفينة

### تنظيم تسجيل السـفن وأهميته :

لم يبدأ نظام تسجيل السفن فى مصر إلا فى عام ١٩٤٩ بعد صدور القانون رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩ ؛ وقبل هذا التاريخ لم يوجد نظام قانونى للتسجيل، وانما جرت عادة مصلحة الموانى والمنائر على انشاء سجل لقيد السفن على غرار ماهو موجود فى الدول الأجنبية ؛ ، وبالطبع لم يكن للقيد فى هذا السجل أى قيمة قانونية ، لأنه نشأ من وراء ظهر المشرع .

أما بعد صدور قانون تسجيل السفن فى عام ١٩٤٩ أصبح لقيد السفينة فى السجل المعد لذلك أهمية خاصة ، حيث يقوم هذا السجل بدور إحصائي للسفن التى تحمل الجنسية المصرية وترفع العلم المصرى ، ومراقبة أشخاص مالكى السفن للتأكد من مدى توافر شرط الملكية الوطنية للسفينة . كما يقوم هذا السجل بدور هام فى اثبات ملكية السفينة وشهر التصرفات التى ترد عليها ، وخاصة أن المشرع جعله نظام تسجيل عينى ، حيث تُخصص لكل سفينة صفحة باسمها وهذا يختلف عن نظام الشهر العقارى الذى لايرتبط القيد فيه بالعقار وانما باسم مالكه . وتسجيل السفن يتم طبقا للقانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ وتعديلاته التى تمت بموجب القانون رقم ٢١٨ لسنة ١٩٥٩ ، والقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ ؛ وذلك بموجب الاحالة الواردة فى المادة الثالثة من القانون البحرى الجديد التى قررت أنه " تسرى فى شأن تسجيل السفن والرقابة عليها وسلامتها .... أحكام القوانين الخاصة بذلك " .

وقد جعل المشرع المصرى من تسيير السفينة تحت العلم المصرى دون

تسجيلها أو بناء على شهادة بطل مفعولها جريمة يعاقب عليها بالحبس والغرامة أو باحدى هاتين العقوبتين ، مع جواز الحكم بمصادرة السفينة فى الحالة الأولى ( راجع المادتين ٢١ ، ٢٢ من قانون تسجيل السفن )(١).

فما هي السفن الخاضعة لنظام التسجيل ؟ وماهى الجهة المختصة باجرائه؟ وماهى اجراءاته ؟ وأخيرا ماهى الآثار القانونية التى تترتب على قيد السفينة فى السجل ؟

## أولا

## السفن الخاضعة للتسجيل :

بموجب الفقرة الأولى من المادة الأولى من القانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ " لايجوز لأية سفينة أن تسير فى البحر تحت العلم المصرى إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون " .

يتضح من ذلك أن واجب القيد في سجل السفن مفروض على كل سفينة تريد أن ترفع العلم المصرى ، أما السفن التى ترفع علم أى دولة أجنبية فلا تخضع للتسجيل ولو كانت تعمل فى المياه الاقليمية المصرية . ويسرى ذلك على كافة أنواع السفن بصرف النظر عن نوع الملاحة البحرية المخصصة لها ، أى سواء كانت سفنا تجارية أو صيد أو نزهة ؛ وهذا ما إستقر عليه الرأى رغم أن عنوانالقانون بصفة أنه " بشأن تسجيل السفن التجارية "(٢) .

**التسجيلالاختيارى:**

أعفى المشرع ( الفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون سالف الذكر )

---

(١) وبشأن جرائم أخرى ، راجع المواد ٢٣ و ٢٤ و ٢٥ و ٢٦ و ٢٧ من قانون تسجيل السفن .

(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٨٢ ؛ د/ مصطفي طه ، المرجع السابق رقم ٥٦ ، ص٦٢ .

من التسجيل " السفن الشراعية المخصصة للصيد ، وسفن ( يخوت ) النزهة التى لاتزيد حمولتها الكلية على عشرة أطنان والتى لاتبحر عادة لمسافة أكثر من إثنى عشر ميلا بحريا من الشاطئ ؛ وكذلك المواعيد والبراطيم والصنادل والزوارق والقاطرات والقوارب والكراكات وقوارب الغطاسة ، وغير ذلك من المنشآت العائمة التي تعمل عادة داخل الميناء .

ومع ذلك يجوز تسجيل هذه السفن أو المنشآت اذا طلب مالكوها ذلك" يتضح من هذه الفقرة أن المشرع جعل تسجيل بعض أنواع السفن والمعدات غير اجبارى ، ومتوقفا على ارادة مالكوها إذا أرادوا ذلك، مع حق هذه السفن فى رفع العلم المصرى . وهذا الاعفاء يتضمن ثلاث طوائف لكل منهم حكمة خاصة من اعفائه :

**الطائفة الأولى :**

**السفن الشراعية المخصصة للصيد :** وبالتالى تخضع للتسجيل الاجبارى سفن الصيد غير الشراعية ، والسفن الشراعية غير المخصصة للصيد . وذلك لان السفن الشراعية المخصصة للصيد تكون صغيرة الحجم وليس لديها القدرة على اجتياز أعالى البحار .

**الطائفة الثانية :**

سفن النزهة ( اليخوت ) التى لاتزيد حمولتها الكلية عن عشرة أطنان والتى لاتبحر عادة لمسافة أكثر من أثنى عشر ميلا بحريا من الشاطئ . وقد اشترط المشرع لتمتع سفن النزهة بهذا الاعفاء توافر شرطان هما : الا تزيد حمولتها على عشرة أطنان وألا يكون من عادتها الابحار لأكثر من أثنى عشر ميلا بحريا وهى مسافة المياه الاقليمية المصرية . فإذا تخلف أحد هذين

الشرطين وجب تسجيل سفينة النزهة اذا أرادت أن ترفع العلم المصرى . وعلى ذلك تخضع للقيد الاجبارى سفن النزهة التى تزيد حمولتها على عشرة أطنان أو التى اعتادت الابحار خارج الاثنى عشر ميلا ؛ وكذلك سفن النزهة التى لم تتجاوز حمولتها الحد المقرر ولكنها اعتادت الابحار خارج النطاق المحدد . أما اذا كانت حمولة سفينة النزهة أكثر من عشرة أطنان فهى تخضع للتسجيل الاجبارى ولو لم تتعدى فى ابحارها النطاق المحدد ، لأن الحكمة من الاعفاء هى صغر حجم السفينة وعدم ارتيادها أعالى البحار ؛ ومن ثم لا يبغى المشرع ارهاق مالكوها بمصاريف زائدة .

هذا بالنسبة لسفن النزهة المملوكة للمصريين ، أما بالنسبة لسفن الصيد المملوكة للأجانب فتخضع لحكم آخر ، حيث فرضت المادة ١/٧ من القانون البحرى الجديد على الأجانب المقيمين فى جمهورية مصر العربية أن يحصلوا على ترخيص من الجهة الإدارية فى حالة إستعمال سفن النزهة المملوكة لهم فى المياه الاقليمية المصرية ، وأن يطلبوا تسجيلها فى السجل الخاص بذلك ؛ ويلغى الترخيص اذا استُعملت السفينة فى غير أغراض النزهة ، ويخطر مكتب التسجيل بذلك ليقوم بشطب التسجيل .

ورغم تسجيل هذه السفن فى مصر على النحو السابق إلا أن المشرع (م٢/٧ بحرى ) الزمها برفععلم الدولة التى تحمل جنسيتها وحظر عليها رفع علم جمهورية مصر العربية . وقد قرر المشرع ( م ٣/٧ بحرى جديد عقوبة الحبس مدة لاتزيد علي سنة والغرامة التى لاتجاوز ثلاثة آلاف جنية أو احدى هاتين العقوبتين لمالك الفينة الأجنبية الذى يخالف هذه القواعد السابقة .

**الطائفة الثالثة :**

المنشآت العائمة التى تعمل عادة داخل الميناء . وقد ضرب المشرع لذلك مثلا " بالمواعين والبراطيم والصنادل و . . . . . . . . . . " وتبدو الحكمة من اعفاء هذه الطائفة أنها مخصصة للعمل عادة داخل الميناء ومن ثم لاتعتبر

سفينة بما يعنى أن المشرع لم يكن فى حاجة الى النص على ذلك صراحة [١].

## ثانيا

## الجهة المختصة بالتسجيل

جعل المشرع [٢] تسجيل السفن من اختصاص ادارة التفتيش البحرى بمصلحة النقل ( مصلحة الموانى والمنائر سابقا ) ، حيث ينشأ مكتب رئيسى للتسجيل بالأسكندرية ، ويعيين وزير النقل بقرار منه الموانى الأخرى التى تنشأ مكاتب التسجيل .

ويعد كل مكتب من مكاتب التسجيل سجل خاص يسمى " سجل السفن " ويحتفظ بصورة منه فى المكتب الرئيسى بالأسكندرية .

هذا إذا كانت السفينة فى مصر أما اذا اكتسبت ملكية السفينة في الخارج جاز لمالكها تقديم طلب تسجيل السفينة إلى القنصلية الصمرية التى تمنحه شهادة تسجيل مؤقته بعد فحص المستندات المقدمة منه ، ويسرى مفعول هذه الهشارة لمدة أقصاها ستة أشهر ويبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى فيه مكتب تسجيل ( م ١٥ من قانون تسجيل السفن ) ، حيث يجب اتخاذ اجراءات التسجيل لدى هذا المكتب .

## ثالثا

## اجراءات التسجيل وأحكامه

**( ١ ) الاجراءات السابقة على طلب التسجيل** : أوجبت المادة الخامسة من قانون تسجيل السفن " على المالك قبل تسجيل السفينة ان يحصل على موافقة

---

(١) د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٦٢ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق رقم ١٥٠ ص ١٩٧ .

(٢) المادة الثانية من القانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ ؛ المعدله بالقانون رقم ٨٠ لسنة ١٩٦٨ .

مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) على اسم السفينة " وذلك لضمان عدم تشابه الاسم الذى اختاره المالك مع اسم سفينة أخرى مسجلة لديها .

وكذلك " لايجوز تسجيل أية سفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة ادارة التفتيش البحرى . . . ( م ٤ من قانون تسجيل السفن ) .

(٢) **تقديم طلب التسجيل:** تبدأ اجراءات التسجيل بأن يتقدم مالك السفينة الذى يرغب فى تسجيلها طلبا بذلك إلى مصلحة النقل . وقد أوجب المشرع ( م ٦ من قانون تسجيل السفن ) أن يشتمل الطلب على البيانات الآتيه:

( أ ) اسم السفينة ، وأسماؤها السابقة اذا كانت مشتراه.

(ب) ميناء التسجيل ، اذا كان قد سبق تسجيلها فى ميناء آخر قبل شرائها.

(جـ ) عنوان المصنع الذى بُنيت فيه السفينة .

( د ) نوع السفينة ( شراعية إو ذات محرك ميكانيكي ) .

(هـ ) حمولة السفينة .

( و ) اسم ولقب وصناعة ومحل اقامة المالك أو المالكين على الشيوع مع بيان نصيب كل منهم .

( ل ) اسم الربان ورقم شهادته .

(م ) الحجوز التى وقعت على السفينة ، ان وجدت ، وجميع البيانات المتعلقة بهذه الحجوز .

ويجب على مقدم الطلب أن يرفق به جميع المستندات والوثائق ، وبوجه

خاص تلك التى تثبت ملكيته للسفينة وجنسيته المصرية وكذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبى التى كانت تابعة له ٠ وتحتفظ مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية أو الفوتوغرافية .

**(٣) كيفية التسجيل :** بعد تقديم طلب التسجيل والمستندات المطلوبة تقوم مصلحة النقل بتخصيص صفحة فى " سجل السفن " لتقيد فيها جميع البيانات الواردة فى طلب التسجيل ورقم تسجيل السفينة ( م ٧ من قانون تسجيل السفن ) ٠ وعلى ذلك يكفى أن يطلع أى شخص على الصفحة الخاصة بالسفينة ليعرف كل التصرفات الواردة عليها ، وهذا هو التسجيل العينى ؛ وهو بلا شك نظام يفضل التسجيل الشخصى الذى يعتمد على اسم مالك السفينة ؛ وبالتالى اذا أراد أى شخص معرفة التصرفات الواردة على السفينة فعليه أولا معرفة اسم المالك الحالى والمالكين السابقين للسفينة وهذا أمر صعب ، وغالبا مايصاحبه أخطاء أو قصور يجعل مصلحة الغير مهدده بالتغير نتيجة ماقد يظهر فيما بعد .

**(٤) شهادة التسجيل :** بعد قيد بيانات السفينة فى سجل السفن تقوم مصلحة النقل بتسليم مالك السفينة شهادة تسجيل مصرية مشتملة على جميع البيانات المدونة فى " سجل السفن " . ويجب الاحتفاظ بهذه الشهادة فى السفينة لتقديمها لمصلحة النقل أو مكاتب التسجيل بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى ( م ٩ من قانون تسجيل السفن ) ويجوز تقديمها أيضا إلى الجهات المختصة عند طلبها سواء فى مصر أو أية دولة أجنبية .

وشهادة التسجيل لايجوز استعمالها إلا لتسيير السفينة فى ملاحة مشروعة ولايجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأى سبب أو دين مهما كان

نوعه ( م ١١ من قانون تسجيل السفن ) . وقد جعل المشرع ( م ٢٥ من قانون تسجيل السفن ) ، كل من حاز شهادة تسجيل سفينة أو إمتنع عن تسليمها لصاحب الحق فى استعمالها ، مرتكبا لجريمة عقوبتها الغرامة التى لاتجاوز خمسين جنيها ، وذلك مع عدم الاخلال بتوقيع أية عقوبة أشد يقضى بها قانون العقوبات .

**شهادة التسجيل المؤقته:** بالاضافة الى شهادة التسجيل المؤقته التى تصدر من القنصلية المصرية فى حالة اكتساب ملكية السفينة فى الخارج طبقا للمادة ١٥ من قانون سجل السفن ؛ أجاز المشرع ( م ١٦ من القانون سالف الذكر) لمصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) أن تصدر شهادة تسجيل مؤقته تكون نافذة المفعول لرحلة أو أكثر أو لمدة أقصاها ستة أشهر قابلة للتجديد . وذلك اذا كانت المستندات المرفقة بطلب تسجيل السفينة غير كافية أو غير كاملة ورأت المصلحة المختصة أنه يمكن استيفاؤها أو استكمالها فيما بعد .

وقد أوجب المشرع أن يتم استيفاء أو استكمال المستندات خلال سنتين من تاريخ صدور أول شهادة تسجيل مؤقتة ، ومدة السنتين حد أقصى ، فإذا لم يتم ذلك خلال هذه المدة تقوم مصلحة النقل بشطب السفينة من السجل .

ومراعاة لظروف مالك السفينة طالب التسجيل أجاز المشرع لوزير المواصلات أن يمد فترة السنتين ، المحددة لاستكمال أو استيفاء المستندات ، بفترة أخرى مماثلة ( سنتين ) ؛ وذلك بناء على طلب مالك السفينة وبشرط أن يثبت أن عدم استيفاء الاجراءات والمستندات المطلوبة خلال المدة الأولى يرجع لأسباب قهرية لا دخل لارادته فيها . وتقدير مدى قهرية هذه الأسباب وعدم دخل ارادة مالك السفينة فى إحداثها يخضع لسلطة وزير النقل فى ضوء الظروف والمستندات المقدمة للتدليل علي هذه الظروف ؛ فإذا اقتنع بقهرية الظروف

وبراءة ساحة مالك السفينة من احداثها ، قرر منحه المدة الاضافية ؛ أما فى الفرض العكسى رفض الوزير طلب المد ؛ وبالتالى وجب على مصلحة النقل شطب السفينة من السجل . ولكن يشترط في الحالة الأخيرة إلا ينحرف الوزير فى استعمال سلطته أو يتعسف فيها وإلا كان قراره معيبا ويجوز الطعن عليه أما القضاء الإدارى .

ومن الجدير بالذكر أن المشرع قيد سلطة الوزير فى المد بفترة أخري مماثلة ؛ وفى هذه الحالة تجدد شهادة التسجيل المؤقته بذات الطريقة التى كانت تجدد بها خلال المدة الأولى ، أى لرحلة أو أكثر ولمدة أقصاها ستة أشهر. فإذا انتهت المدة الاضافية دون استكمال أو استيفاء الاجراءات والمستندات ، تقوم مصلحة النقل بشطب السفينة من السجل .

**فقد شهادة التسجيل أو هلاكها :**

اذا فقدت شهادة التسجيل أو هلكت أجاز المشرع ( م ١٧ من تسجيل السفن ) لمصلحة النقل أن تصدر شهادة تسجيل " بدل فاقد " ؛ وذلك بناء على طلب مالك السفينة وبعد أن تتثبت من فقد الشهادة الأصلية أو تلفها ؛ بالاضافة إلى التحقق من أن السفينة مازالت مستوفاة للشروط التى حددها القانون لتسجيل السفن .

فإذا فقدت الشهادة أو هلكت خارج مصر جاز للمالك الحصول من القنصلية المصرية على شهادة تسجيل مؤقته وفقا لأحكام المادة الخامسة عشر، أى أن تكون هذه الشهادة سارية المفعول لمدة اقصاها ستة أشهر ويبطل مفعولها بمجرد وصول السفينة إلى ميناء مصرى فيه مكتب تسجيل ؛ ليتخذ المالك اجراءات استخراج شهادة تسجيل بدل فاقد .

ومن نافلة القول أن القنصلية المصرية لاتصدر الشهادة المؤقته هذه إلا بعد فحص المستندات المقدمة من الطالب والتى تدل على فقد الشهادة أو تلفها .

**(٥) تغيير بيانات السجل :** حظر المشرع ( م ١٣ من قانون تسجيل السفن ) تغيير اسم السفينة بدون موافقة مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) . ويبدو من النص أنه يشترط أن تكون هذه الموافقة مسبقة أى قبل إجراء تغيير الإسم على جسم السفينة وذلك كما هو الشأن عند بداية التسجيل حيث اشترط المشرع ( م ٥ ) حصول مالك السفينة على موافقة مصلحة النقل على اسم السفينة قبل تقديم طلب التسجيل . ومن ثم لايكفى لصحة تغيير اسم السفينة أن تخطر مصلحة النقل بعد اجرائه .

وحتى يكون سجل السفن صورة صادقة عن الحالة المدنية للسفينة أوجب المشرع [١] على مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها أن يبادر إلى إبلاغ مصلحة النقل أو مكتب سجل السفن فورا وبالكتابة بأى تغيير فى البيانات الواردة فى "سجل السفن" ؛ وفى هذه الحالة تقوم المصلحة بالتأشير بهذا التعبير فى السجل ، ويؤشر به أيضا فى شهادة التسجيل التى يجب على المالك أو المجهز أو الربان تقديمها فورا اذا كانت السفينة رأسيه فى ميناء به مكتب تسجيل أو بمجرد وصولها إلى أحد هذه الموانى ، وعلى المكتب الذى قام بالتأشير - اذا لم يكن هو المكتب الذى تم فيه تسجيل السفينة - أن يبلغ المكتب الأخير هذا التغيير لاثباته فى سجل السفن .

وكذلك يلتزم مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها بابلاغ مصلحة النقل أو مكتب التسجيل فى حالة غرق السفينة أو احتراقها أو كسرها أو استيلاء الاعداء

(١) المادة ١٢ من قانون تسجيل السفن رقم ٨٤ لسنة ١٩٤٩.

عليها أو هلاكها ؛ وأيضا فى حالة انتقال ملكية السفينة إلى أجنبى . وفى جميع هذه الحالات يجب إعادة شهادة التسجيل إلى مصلحة النقل كلما كان ذلك ممكنا ، ويمكن أن تسلم هذه الشهادة إلى أقرب قنصلية مصرية اذا حدث ذلك بالخارج . وفى هذه الحالات تقوم مصلحة النقل بشطب تسجيل السفينة من سجل السفن [1].

**(٦) شطب تسجيل السفينة**: تقوم مصلحة النقل ( الموانئ والمنائر سابقا ) بشطب السفينة من سجل السفن فى الحالات التى حددها القانون وهى :

( أ ) حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين ( م ١٠ من قانون تسجيل السفن ) .

(ب) حالة غرق السفينة أو احتراقها أو كسرها أو هلاكها أو استيلاء الاعداء عليها ؛ حيث يلتزم مالك السفينة أو جهزها أو ربانها بابلاغ مصلحة النقل بذلك واعادة شهادة تسجيل السفينة إليها أو الى مكتب التسجيل إذا أمكن ذلك ( م ١٤ فقرة أولى من القانون سالف الذكر ) .

(جـ) حالة انتقال ملكية السفينة الى أجنبى [2]، حيث يلتزم المالك أو المجهز أو الربان بابلاغ مصلحة النقل أو مكتب التسجيل أو أقرب قنصلية مصرية إذا تم ذلك فى الخارج واعادة شهادة التسجيل إلى أحد هذه الجهات ( م ١٤ فقرة ثانية من القانون سالفة الذكر ) .

---

(١) راجع المادة ١٤ من قانون تسجيل السفن .

(٢) يراعى أن بيع السفينة لأجنبى غير جائز الا بموافقة وزير النقل والمواصلات ( م ١/١٢ بحرى جديد ) .

(د) حال صدور حكم قضائى بشطب تسجيل السفينة لمخالفتها أحكام القانون ( م ٢٧ من القانون سالف الذكر ) مثل تسيير السفينة بناء على شهادة تسجيل إنتهى مفعولها ( م ٢٢ ) ؛ أو إذا قام مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها باخفاء أو تشويه أو طمس أو محو أى بيان من بيانات السفينة ( م ٢٣ ) أو فى حالة عدم احتفاظ السفينة بشهادة تسجيلها ( م ٩ ) أو عدم قيام مالك السفينة أو مجهزها أو ربانها بواجب ابلاغ مصلحة النقل بتغيير بيانات السفينة أو إنتقال ملكيتها إلى أجنبى ( م ١٢ و ١٤ من قانون تسجيل السفن ) .

(هـ) حالة صدور شهادة مؤقته لحين إستفياء أو استكمال الاجراءات أو المستندات اللازمة لصدار شهادة التسجيل . اذا مضت سنتين من تاريخ صدور أول شهادة مؤقته ، مالم يقرر وزير المواصلات مدها الى مدة مماثلة للمدة الأولى (سنتين ) (١).

**رابعا : آثار التسجيل :**

يترتب على تسجيل السفينة فى سجل السفن على النحو السابق وتسليم مالكها شهادة التسجيل التى تتمتع بقيمة قانونية فى المجالات الآتيه .

١ - شهادة التسجيل تثبت بها الجنسية المصرية للسفينة ، لأن هذه الشهادة لاتمنح إلا بعد أن تتأكد مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا.) من توافر جميع الشروط التى يتطلبها القانون المصرى لاكتساب السفينة المصرية . ويعتبر الدليل المادى الظاهر علي اكتساب السفينة الجنسية المصرية هو رفعها للعلم المصرى ؛ حيث حظرت المادة الأولى من قانون تسجيل السفن تسيير أية سفينة تحت العلم المصرى إلا إذا كانت مسجلة وفقا لأحكامه .

(١) راجع ماسبق بخصوص شهادة التسجيل المؤقته ص٢٥.

٢ - شهادة التسجيل هى وسيلة تحديد ذاتية السفينة وحالتها المدنية ، حيث تشتمل على جميع البيانات الخاصة بالسفينة ، كالاسم والحمولة والأوصاف المحددة لها ، واسم مالكها وعنوانه وميناء التسجيل واسم الربان وغير ذلك من البيانات التى تتحدد بموجبها ذاتية السفينة .

٣ - شهادة التسجيل تعتبر دليلا رسميا على ملكية السفينة ، لأن مصلحة النقل لا تصدر هذه الشهادة إلا بعد أن تتأكد من المستندات الدالة على ملكية طالب التسجيل للسفينة المراد تسجيلها . وان كان الفقه يرى أنها ليست دليلا قاطعا وانما يجوز اثبات عكسه [١].

٤ - القيد فى سجل السفن يعتبر وسيلة من وسائل إشهار التصرفات الواردة على السفينة ؛ حيث نصت الفقرة الثالثة من المادة الحادية عشر من القانون البحرى الجديد على أنه " لاتكون التصرفات التى يكون موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة نافذة بالنسبة إلى الغير مالم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن فى سجل السفينة المحفوظة بمكتب التسجيل المختص . وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى السجل " .

وبذلك حسم المشرع الخلاف الذى ساد فى الفقهاء قبل صدور القانون البحرى الجديد حول حجية قيد مثل هذه التصرفات فى سجل السفن ، حيث كان البعض يقرر أن التسجيل ليس له أى قيمة قانونية لأن يعتبر مجرد اجراء إدارى . فى حين ذهب رأى آخر إلى التسوية فى الآثار القانونية بين القيد فى سجل السفن وقيد التصرفات العقارية فى الشهر العقارى [٢]. أما

(١) د/ رفعت بخرى ، المرجع السابق ، رقم ٤٨٤ ص ٢١٢؛ د/جلال محمدين،المرجع السابق ، ص٧٠.

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٦٦ ، ص ٦٩ .

القـانون الجـديد فـقـد وافق على الرأى الوسـيط الذى يوقف نفـاذ هذه التصرفات فى مواجهـة الغير على شهرها فى سجل السـفينة المحفوظ بمكتب التسـجل المـختص ، ولاشك أن مسلك المـشرع على هذا النحو يتمشى مع ما أخذت به التشريعات الأخرى . وفى ذلك حماية للغير حسنى النية الذين يعقدون على سجل السفن أملا كبيرا فى معرفة حقيقة الحالة المدنية للسفينة ومايرد عليها من تصرفات .

٥ - تسجيل السفينة هو الذى يحدد الاختصاص القضائى بنظر الدعاوي العينية المتعلقة بها ؛ حيث نصت المادة العاشرة من القانون البحرى الجديد على أنه " تختص المحكمة الإبتدائيـة التى يقع فى دائرتها مكتب تسـجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربيـة بنظر الدعاوى العينيـة المتعلقة بها مالم ينص القانون على غير ذلك " .

## المبحث الثانى

## ذاتية السـفينة

### تمهيد وتقسيم:

للسفينة حالة مدنية أو ذاتية خاصة تميزها عن غيرها من السفن ، كما هو الشأن بالنسبة للشخص ، الطبيعى أو الاعتبارى ، الذى له مميزات شخصية تميزه عن غيره من الأشخاص . وعناصر الحالة المدنية للسفينة هى الاسم والحمولة والموطن والدرجة والجنسية. وتثبت هذه العناصر من خلال أوراق معينة اشترط المشرع أن تحملها السفينة بصفة دائمة .

ولدراسة الحالة المدنية للسفينة بالتفصيل الواجب نتناول جميع عناصرها فى مطلب أول ماعدا جنسية السفينة فنخصص لها المطلب الثانى أما المطلب الثالث فنخصصه لأوراق السفينة .

## المطلب الأول

## عناصر الحالة المدنية للسفينة

### أولا : اسم السفينة :

يجب أن يكون للسفينة اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن . ويقوم مالك السفينة باختيار اسمها بحرية كاملة ، ولكن لضمان عدم تشابه هذا الاسم مع أسماء سفن أخرى أوجب المشرع ( م ٥ من قانون تسجيل السفن ) على مالك السفينة أن يحصل على موافقة مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) على اسم السفينة قبل تسجيلها [١]. ولضمان استمرار عدم اختلاط أو تشابه اسماء السفن حتى بعد تسجيلها ، حظر المشرع ( م ١٣ من قانون

---

(١) راجع أيضا المادة ٦ من القانون البحرى الجديد.

تسجيل السفن ) على مالك السفينة أن يقوم بتغيير اسمها إلا بعد الحصول على موافقة مصلحة النقل .

ونظرا لأهمية اسم السفينة فى تحديد ذاتيتها أوجب المشرع ( م ٨ فقرة ١ ، ٢ من قانون تسجيل السفن ) على مالك السفينة أن يكتب إسمها على مقدمتها من الجانبين وعلى مؤخرتها بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لون السفينة [١].

وقد الزم المشرع مالك السفينة بصيانة أسم السفينة والمحافظة على وضوحه . واستمرار تميزه عن لون السفينة ؛ ولضمان تنفيذ هذا الالتزام بعناية وحرص عاقب المشرع كل مالك أو مجهز أو ربان يخفى أو يشوه أو يطمس أو يمحو اسم السفينة ، إلا اذا كان القصد اتقاء وقوع السفينة في الأسر [٢]( م ٢٣ من القانون سالف الذكر ) . كما عاقب كل مالك أو مجهز أو ربان أهمل فى صيانة اسم السفينة ( م ٢٤ من ذات القانون ) .

**ثانيا : حمولة السفينة :**

بموجب المادة الرابعة من قانون تسجيل السفن " لايجوز تسجيل أية سفينة قبل قياسها لتقدير حمولتها بمعرفة ادارة التفتيش البحرى . . . " كما أوجبت المادة الثامنة من ذات القانون حفر الحمولة الصافية للسفينة على كمرها الرئيسى [٣].

---

(١) راجع أيضا المادة ٦ من القانون البحرى الجديد.

(٢) راجع أيضا المادة ٤/٦ بحرى جديد .

(٣) وقد أوجبت المادة ٣/٦ بحرى جديد على مالك السفينة ان يبين حمولتها الكلية وحمولتها الصافية .

ويقصد بحمولة السفينة فى هذا المجال سعتها الحجمية ؛ وتقاس بالطن الحجمى ، وهو يعادل مائة قدم مكعب أو ٢,٨٣ مترا مكعبا . ويختلف الطن الحجمى عن الطن الوزنى ، الذى يعادل الف كيلو جرام ، كما تختلف حمولة السفينة عن وزن السفينة ؛ حيث تعبر الأولى عن السعة الحجمية للسفينة وتقاس بالطن الحجمى ؛ أما الثانية فتعبر عن مقدار مايمكن للسفينة أن تحمله من بضائع وركاب ووقود ومؤن ، وهى تقاس بالطن الوزنى [١].

**أنواع الحمولـة:**

يوجد نوعا من الحمولة هما : **الحمولة الكلية**: وتشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما فيها المنشآت القائمة على سطحها . وهى بذلك تعبر عن الأبعاد الحقيقية للسفينة .

**أما الحمولة الصافية:** فهى مقدار الفراغ المخصص فعلا لنقل البضائع أو الأشخاص ، أى أنها هى الحمولة الكلية للسفينة مخصوما منها الفراغات المخصصة لاقامة أفراد الطاقم والفراغات الموجود بها الآلات المحركة للسفينة والأماكن المخصصة للملاحة وادارة السفينة .

خلاصة القول أن الحمولة الكلية تعبر عن أبعاد السفينة ، أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجارى لها [٢].

---

(١) د/ زكي الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٨ ص ٦٤ ، ٦٥ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق، رقم ٣٤ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٧٤ ؛ د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٤٢ ، ص ٤٣ .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٤ ، ص ٤٠ .

**أهمية حمولة السفينة :**

تبدو أهمية تحديد حمولة السفينة فى أن المشرع يقرر أحكاما معينة تختلف حسب قياس حمولة السفينة ، حيث أعفى قانون تسجيل السفن ( م ١ فقرة ٢ ) سفن النزهة التى لاتزيد حمولتها على عشرة أطنان من التسجيل الاجبارى . وكذلك أعفى قانون الإرشاد ( م ٢ ) السفن التى تقل حمولتها على مائة وخمسون طنا من الالتزام بالإرشاد .

وكذلك تتمثل أهمية حمولة السفينة فى أنها أساس تقدير رسوم دخول السفينة إلى الموانى والأرصفة ورسوم الارشاد والمرور فى القنوات الداخلية كقناة السويس وقناة بنما . وكذلك تُتخذ الحمولة كأساس لتقدير ايجار السفينة ؛ وتحديد التعويض المستحق للناقل نظير التأخير فى الشحن أو التفريغ . وأخيرا تُتخذ الحمولة أساسا لتحديد مسئولية مالك السفينة طبقا للمعاهدات الخاصة بتحديد مسئولية مالكى السفن .

**ثالثا : موطن السفينة :**

يقصد بموطن السفينة الميناء الذى تم تسجيلها فيه ؛ باعتباره المكان الذى يمكن أن يستدل منه على كافة البيانات الخاصة بالسفينة ومالكها والتصرفات القانونية الواردة عليها .

ولذلك لايجوز أن يكون للسفينة إلا موطنا واحدا (١)، ومع ذلك يجوز تغيير موطن السفينة بإتباع الاجراءات القانونية المقررة فى قانون تسجيل السفن؛ وقد أوجب المشرع ( م ٢/٨ من قانون تسجيل السفن ) كتابة موطن السفينة ( ميناء تسجيلها ) على مؤخرتها بحروف ظاهرة وبلون مختلف عن لون

---

(١) د/ على البارودى ، المرجع السابق ، ص ٣٧ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم١١٦.

جسم السفينة . كما قرر جزاءا جنائيا مع جواز شطب السفينة ، فى حالة قيام مالكها أو مجهزها أو ربانها باخفاء أو تشويه أو طمس أو محو أو إهمال صيانة البيانات المنصوص عليها فى المادة الثامنة من ذات القانون ومنها ميناء تسجيل السفينة [١].

وينبغى فى هذا المجال التمييز بين ميناء تسجيل السفينة الذى يعتبر موطنها الوحيد والذى ترتبط به جنسيتها ؛ وبين ميناء استغلال السفينة الذى تبدأ منه رحلاتها وتستقر فيه عند عودتها فى نهاية الرحلة ؛ وهذا الميناء لايرتبط بميناء التسجيل فقد يتحدا ، عندما تبدأ السفينة رحلاتها من ميناء تسجيلها وتنتهى اليه بعد عودتها ،وقد يختلفا اذا عملت السفينة ابتداءا وانتهاءا من ميناء آخر غير ميناء تسجيلها .

وتبدو أهمية موطن السفينة فى أنه أحد العناصر المحددة لذاتية السفينة وحالتها المدنية - فضلا عن أنه موطنها القانونى الذى توجه اليها فيه الاعلانات القضائية والأعمال القانونية الخاصة بها ، حيث تقيد فيه جميع التصرفات الواردة عليها من بيع ورهن وخلافه ؛ وكذلك تختص المحاكم التى يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجنايات والجنح المنصوص عليها فى القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ الخاص بالأمن والنظام والتأديب فى السفن (م٢٦ منه ) . وأيضا " تختص المحكمة الإبتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التى ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوي العينيه المتعلقة بها عالم ينص القانون علي غير ذلك " ( م ١٠ بحرى جديد ) .

---

(١) راجع المواد : ٢٣ و ٢٤ و ٢٧ من قانون تسجيل السفن .

**رابعا : درجة السفينة أو مرتبتها :**

تختلف السفن بعضها عن بعض من حيث : كيفية بنائها ومواصفاتها البحرية وعمرها الملاحى ومدى إستيفائها لشروط السلامة ، ومن ثم كان من الطبيعى أن توضع لكل سفينة درجة أو مرتبة معينة تتحدد على أساس مايتوافر لها من عناصر القوة التى تساعدها على مواجهة المخاطر التى تتعرض لها أثناء ملاحتها البحرية . وتحدد الدرجة بعد فحص السفينة ، سواء بمتابعة مراحل بنائها ورقابة مواد البناء والرسومات الخاصة بالسفينة أو بعد بنائها واصلاحها اذا أصابها عطب أو حصل لها حادث ، وعلى ذلك نجد سفنا من الدرجة الأولى وأخرى من الدرجة الثانية أو الثالثة .

وتقوم بتحديد درجات السفن هيئات متخصصة تسمى بهيئات أو شركات الإشراف البحرى أو هيئات تصنيف السفن . ورغم كثرة هذه الهيئات وانتشارها فإن أشهرها شركة اللويدز الانجليزية وشركة فيرتاس الفرنسية . وتحظى الشهادات التى تصدر عن هذه الشركات بدرجات أو مراتب السفن بثقة عالمية حيث تيعترف بها معظم الدول [1] ويعتبر منح جهة من هذه الجهات درجة معينة لسفينة ما اعترافا بصلاحيتها للملاحة البحرية ومع ذلك يجوز اثبات عكسها[2]، كأن يثبت خطأ شركة الإشراف البحرى فى اسم السفينة مثلا .

وتُسئل هيئة الإشراف البحرى التى حددت درجة السفينة أو مرتبها عما تقع فيه من أخطاء عند قيامها بذلك ؛ وتكون مسئوليتها تجاه مالك السفينة ،

(١) من ذلك مانصت عليه المادتين ١٠ و ١١ من قانون سلامة السفن رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ اللتان تعترفان بالشهادات الصادرة عن هذه الشركات كبديل لفحص السفينة بواسطة هيئة الاشراف البحرى عندما تقرر " وتعفى من هذا الفحص ( على الجفاف ) السفينة التى قام مندوب من احدى هيئات الإشراف البحرى المعترف بها بمعاينة قسمها السفلى " ( م ١١/١ ) .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٦ ، ص ٤٢ .

أو من طلب منها اجراء المعاينة والتحديد ، مسئولية عقدية ، أى أنها تلتزم بتعويضه عما اصابه من ضرر وما فاته من كسب . ولكن غالبا ما تقوم هذه الهيئات بالنص فى العقد على اعفائها من المسئولية عن الاخطاء التى تقع من تابعيها أثناء عملية المعاينة والتحديد ، ورغم أن هذا الشرط صحيح من الناحية القانونية ، إلا أنه لايعفيها من المسئولية اذا كان فى الأمر غش أو خطأ جسيم ، وحتى فى هذه الحالة يجوز النص على اعفائها من المسئولية الناشئة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يقع من تابعيها ، ولكن فى جميع الحالات لايجوز اعفاء هذه الهيئات من المسئولية الناشئة عن الغش أو الخطأ الجسيم الذى يرجع اليها كشخص معنوى أو الذى يمثل جريمة . وكذلك يعتبر باطلا كل شرط يقضى بالاعفاء من المسئولية المترتبة عن العمل غير المشروع [١]. ومع ذلك يذهب جانب من الفقه إلى القول بتطبيق القواعد الخاصة بعقود الاذعان على مثل هذه الشروط [٢].

أما مسئولية هيئة الاشراف تجاه الغير الذى لم تربطه علاقه تعاقدية بها ، ومع ذلك لحقه ضرر من جراء الخطاء الذى وقعت فيه هذه الهيئه ، فهى مسئولية تقصيرية تقوم على اثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية . ويتحقق ذلك فى حالة اذا إعتمد شخص فى شرائه للسفينه على الشهادة التى أصدرتها هذه الهيئة مثلا. ومن الجدير بالذكر أنه لايجوز لهيئة الاشراف أن تحتج فى مواجهة المضرور (الغير) بشروط الاعفاء من المسئولية الواردة فى لوائحها أو نشراتها أو فى العقد الذى أصدرت درجة السفينه بناءا عليه .

---

(١) راجع المادة ٢١٧ من القانون المدنى المصرى .

(٢) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٠ ، ص ١٦٧ .

**أهمية درجة السفينة :**

تلعب درجة السفينة أو مرتبتها دورا هاما بالنسبة إليها فى عدة نواح[١]؛ فعلى أساسها يتحدد ثمن السفينة فى حالة بيعها وأجرتها اذا رغب المالك في تأجيرها إيجارها ، وما تمثله من ضمان اذا اراد رهنها . وكذلك تعتبر درجة السفينة عاملا يأخذه فى الحسبان من يرغب فى الارتباط بعلاقة قانونية تتعلق بالسفينة واستغلالها ؛ ولذا نجد من يرغب فى استئجار سفينة أو من يريد شحن بضاعة ذات قيمة خاصة يبحث عن سفينة على درجة عالية حتى يطمئن على ماهو مشحون فيها . وكذلك بالنسبة للتأمين على السفن ، حيث يتناسب قسط التأمين عكسيا مع درجة السفينة باعتبار أنه كلما نزلت درجة السفينة قلت قدرتها على مواجهة مخاطر البحر ومن ثم زاد تعرضها للحوادث وتحقق الأخطار المؤمن ضدها وبالتالى يزداد قسط التأمين حتى يستطيع المؤمن تجميع المبالغ التى يواجه بها الأخطار المحتملة ؛ أما فى السفن ذات الدرجة العالية فمعدل تحقق الخطر بسيط ، نظرا لمتانة السفينة وقدرتها على مواجهة الأخطار ، ومن ثم يقل قسط التأمين ؛ هذا من ناحية الأخطار أما تناسب قسط التأمين مع مبلغ التأمين فهذا شيء آخر .

وأخيرا تبدو اهمية درجة السفينة أو مرتبتها كعنصر من عناصر تحديد ذاتية السفينة .

---

(١) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٠ ، ص ١٦٧ .

## المطلب الثانى

## جنسـية السـفينة

**تمهيـد :**

الجنسية رابطة قانونية بين الفرد والدولة ؛ وهى تعبر عن وجود نوع من الولاء السياسى للفرد ازاء دولته ؛ ومن ثم ذهب فقه القانون الدولى الخاص (١) إلى إعتبارها وصف يلحق بالشخص الطبيعى بصفته الفردية ولكنها لا تلحق بالاشخاص المعنوية أو الاموال ، لأن الجنسية تعنى إندماج الشخص فى عنصر سكان الدولة التى يحمل جنسيتها ؛ وهذا غير متصور إلا بالنسبة للاشخاص الطبيعيين ؛ أما اذا أطلق هذا الوصف ( الجنسية ) على شخص معنوى ( شركة مثلا ) أو على مال معين ، كالسفينة أو الطائرة ، فهذا يعبر عن النظام القانونى الذى يخضع له هذا الشخص أو المال ؛ ومن ثم يفضل انصار هذا الرأى استعمال إصطلاح " النظام القانونى " بدلا من الجنسية بالنسبة للاشخاص المعنوية والأموال .

وأيا كان الرأى فقد استقر التشريع المقارن على تمتع الشخص المعنوى وبعض الأموال ، كالسفن والطائرات ، بالجنسية ، التى تعنى خضوعها للنظام قانونى الخاص بدولة معينه ، هى الدولة التى تحمل جنسيتها ؛ وقد استخدمت التشريعات فى هذا المجال إصطلاح " الجنسية " كما هو الشأن بالنسبة للشخص الطبيعى .

وتبدو مبررات اعتراف المشرع للسفينة بجنسية معينة فى الاهمية

---

(١) راجع استاذنا الدكتور / محمد كمال فهمى ، أصول القانون الدولى الخاص ، الطبعة الثانية ، رقم ٦٢ ، ص ٨٢ ، ٨٣ .

الأقتصادية التى تمثلها بالنسبة للاقتصاد القومى ؛ وهذه الأهمية تقتضى من الدولة حماية السفن التى تحمل جنسيتها ، وخاصة اثناء وجودها فى أعالى البحار التى لايسرى عليها قانون أى دولة ؛ وهنا تظهر فائدة جنسية السفينة ، حيث تحدد النظام القانونى الذى يطبق عليها وعلى ما تحمله من أشخاص وبضائع ؛ وكذلك تحدد الجنسية حقوق وواجبات السفن فى زمن السلم وفى زمن الحرب، حيث اذا كانت من سفن الأعداء، فهى غنيمة ، أما اذا كانت من غير ذلك فهى وما على ظهرها فى أمان .

ويرى الفقه (١) أن منح جنسية الدولة للسفينة يبدو اكثر أهمية من منح الجنسية للشخص الطبيعى ؛ حيث يجوز للاخير أن يتمتع باكثر من جنسية أو لايكون له جنسية معينة ، ومن هنا نجد شخصا متعدد الجنسية وآخر عديم الجنسية ولكل منهم مركز قانونى معين ؛ أما السفينة فلا يجوز لها أن تحمل أكثر من جنسية ويجب أن يكون لها جنسية دولة معينة ، لانها فى الفرض العكسى تعرض للخطر ؛ فاذا حاصلت السفينة على جنسية اكثر من دولة أعتبرت عديمة الجنسية ؛ واذا كانت لاتحمل جنسية أى دولة أعتبرت قرصانا .

ولتوضيح القواعد الخاصة بجنسية السفينة نتناول أولا . الشروط الواجب توافرها حتى تكتسب السفينة الجنسية المصرية ؛ ثم اثبات الجنسية ؛ وأخيرا الآثار التى تترتب على اكتساب السفينة لهذه الجنسية .

## أولا

## شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية

تحدد كل دولة الشروط الواجب توافرها لكى تمنح جنسيتها للسفن تبعا

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٧٥ ، ص١٩٦ ، د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق، ص ١٨٠ .

لمصالح هذه الدولة ؛ ولما كانت هذه المصالح تختلف من دولة الى آخرى ، وبالنسبه للدولة الواحدة من وقت إلى آخر ؛ فقد كان من المنطقى أن تختلف شروط منح الجنسية للسفن من دولة إلى آخرى . ورغم هذا الاختلاف إلا أنه يمكن جمع هذه الشروط فى ثلاثة شروط ، تأخذ بها جمعيا دولة ما ، وقد تأخذ أخرى ببعضها تبعا للمصلحة التى يرى المشرع رعايتها . وهذه الشروط هى : شرط البناء الوطنى ؛ أى انه يجب أن يكون قد تم بناء السفينة فى الدولة التى ترغب فى التمتع بجنسيتها . وشرط الملكية الوطنية ؛ أى أنه يجب أن تكون السفينة مملوكه لمواطنى الدولة التى ترغب السفينة فى التمتع بجنسيتها . واخيرا شرط الطاقم الوطنى ، أى أنه يجب أن يكون جميع افراد الطاقم الذى يعمل على السفينه ، أو نسبة معينة منهم يحددها المشرع ، من مواطنى الدولة التى تطلب السفينة جنسيتها .

ومن الواضح أن كل شرط أو معيار من هذه المعايير يخدم مصلحة معينة، سواء كانت خدمة ورعاية المال الوطنى أو ضمان فرص عمل لرعايا الدولة أو تشجيع بناء السفن فى داخل الدولة . وهنا نتسأل عن الشروط أو المعيار الذى اخذ به المشرع المصرى لكى يمنح سفينة ما الجنسية المصرية ؟

حدد المشرع المصرى شروط اكتساب السفينة للجنسية المصرية بالنص فى المادة الخامسة من القانون البحرى الجديد على أنه " مع عدم الاخلال بالاحكام المنصوص عليها فى قوانيين خاصة ، تكتسب السفينة الجنسية المصرية اذا كانت مسجلة فى احد موانيها ، وكانت مملوكة لشخص طبيعى أو اعتبارى يتمتع بهذه الجنسية ، فاذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين " .

يتضح من هذا النص أن المشرع يشترط لكى تكتسب السفينة الجنسية المصريه توافر عدة شروط أولها أن تكون مسجله فى احدى الموانى المصريه والثانى أن تكون مملوكة لمصريين . ولكن المشرع أشار فى صدر المادة إلا أنه يجب مراعاة القوانين الخاصة المتعلقة بهذا الشأن ؛ ومن الشروط المتعلقه بالشرط الأول ، وهو تسجيل السفينة فى احد الموانى المصرية ، شرط الطاقم الوطنى حيث نصت المادة العاشرة من القانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن على أنه " تشطب مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والريان أو الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين " . ومن هنا ذهب الفقه [١] إلى وجود شرط ثالث هو شرط الطاقم الوطنى . وسنتناول هذه الشروط الثلاثة بشىء من التفصيل على النحو التالى :

**الشرط الأول : تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية :**

لم يكن هذا الشرط مفروضا فى ظل القانون البحرى الملغى ، حيث لم يكن المشرع يربط بين اكتساب السفينة للجنسية المصرية وتسجيلها فى احد الموانى المصرية ؛ وانما كان يرتب عدم تسجيل السفينة فى مصر حرمانها من امكانية رفع العلم المصرى . واذا كان العلم يؤخذ دليلا على تمتع السفينة بجنسية الدولة التى تحمل علمها فانه من الناحية الواقعية . كان يستوى عدم التسجيل فى احد الموانى المصريه مع عدم تمتع السفينة بالجنسية المصرية ، لانها فى كلا الحالتين لن ترفع العلم المصرى .

أما فى ظل القانون البحرى الجديد فقد اشترط المشرع لكى تكتسب

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٧٩ ؛ د/ نادية معوض ، المرجع السابق ، ص٥١ ، د/سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٢٤ ص ٣٧ .

السفينة الجنسية المصرية وبالتالى ترفع العلم المصرى أن تكون قد سجلت فى إحدى الموانى المصرية ، وذلك وفقا للشروط التى حددها القانون ٨٤ لسنة١٩٤٩ بشأن تسجيل السفن [(١)] .

وعلى ذلك لاتكتسب السفينة الجنسية المصرية طالما لم يتم تسجيلها فى احد الموانى المصرية ولو كانت مملوكة لاشخاص مصريين وعليها طاقم بحارة مصرى . ومن هنا لم يعد شرط التسجيل فى مصر لازما لتسيير السفينة تحت العلم المصرى فقط وانما اصبح شرطا لاكتسابها الجنسية المصرية [(٢)].

**الشرط الثانى : شرط الملكية الوطنية :**

كان هذا الشرط مطلوبا فى ظل القانون البحرى الملغى [(٣)]. يقصد بهذا الشرط أن يكون مالك السفينة مصرى الجنسية . فاذا كان المالك فردا وجب أن يكون متمتعا بالجنسية المصرية ؛ أما اذا كانت مملوكة على الشيوع لعدد من الاشخاص بعضهم مصريا والبعض الآخر اجنبيا ، فى هذه الحالة اكتفى المشرع بأن تكون أغلبية الحصص مملوكة لمصريين أى يجب أن يكون ٥١٪ من الحصص على الاقل مملوكا للمصريين .

أما اذا كانت السفينة مملوكة لشخص اعتبارى ( شركة مثلا ) فقد اشترط المشرع أن يكون هذا الشخص الاعتبارى متمتعا بالجنسية المصرية . وينبغى فى هذا المجال التمييز بين الشخص الاعتبارى وبين الاعضاء المكونيين لهذا الشخص الاعتبارى ( الشركاء مثلا ) حيث لم يشترط المشرع توافر الجنسية المصرية الا للشخص الاعتبارى دون اشتراطها بالنسبة للاشخاص الذين يتكون

(١) راجع ماسبق بشأن تسجيل السفينة .
(٢) رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٠٣ .
(٣) المادة الاولى من قانون التجارة البحرى الملغى .

منهم هذا الشخص ( وهم الشركاء مثلا ) ؛ وهذا يعنى انه يمكن أن يكون جميعهم من المصريين أو الاجانب أو أغلبهم من الاجانب أو المصريين ؛ ومع ذلك يكون الشخص المعنوى مصرى الجنسية ، لأن العبرة فى مجال تحديد جنسية الشخص المعنوى هى بالمكان الذى يوجد فيه مركز ادارته الرئيسى (مركز ادارة الشركة ) بصرف النظر عن جنسية الشركاء [١].

والملاحظ فى هذا الشأن أن المشرع المصرى لم يشترط نسبة معينة لمساهمة المصريين فى رأس مال الشخص الاعتبارى ( الشركة ) مالك السفينة، كما لم يشترط تمثيل المصريين بنسبة معينة فى ادارة هذا الشخص الاعتبار. وقد جاء تبريرا لذلك بالمذكرة الايضاحية للقانون البحرى بأن ذلك يتمشى مع سياسة الانفتاح الاقتصادى وتشجيعا على جلب رؤس الاموال الاجنبية للاستثمار فى مجال النقل البحرى . ولكننا نذهب مع البعض [٢]إلى القول بأن التوفيق لم يحالف المشرع المصرى فى هذا الشأن ، لان تشجيع استثمار رأس المال الاجنبى فى هذا المجال لايأتى بالفوائد المرجوة اذا أطلق يد المستثمر الأجنبى دون اشتراط مشاركة رأس المال الوطنى الذى يحتاج إلى تشجيع . وقد كان من الأجدر بالمشرع أن يقدر أهمية تواجد رأس المال الوطنى أو الادارة الوطنية ، ولو بنسبة معينة ، فى هذا المجال الحيوى ، خشية من سيطرة رأس المال الاجنبى الموجود فى مصر ، من خلال شركات تؤسس فى مصر أو يوجد مركز ادارتها الرئيس بها ، على الاسطول البحرى المصرى . وعلى ذلك يبدو أن نص مشروع القانون البحرى كان أوفق من الصورة التى صدر عليها القانون ، حيث كان يشترط اذا كان مالك السفينة شركة تضامن أن تكون أغلبية الشركاء من المصريين ، واذا كان المالك شركة توصية بسيطة وجب أن تكون أغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين ، أما اذا كان المالك شركة مساهمة فيجب أن يكون

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ٦٢ ، د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص٢٠٢، د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٥٥ .
(٢) د/ جلال محمدين ، المرجع والمكان السابقين .

٥١٪ على الأقل من رأس المال مملوكا للمصريين وأن يكون رئيس مجلس الادارة واغلبية اعضاء المجلس من المصريين . واذا كان المالك شركة توصية بالاسهم وجب أن تكون اغلبية الشركاء المتضامنين من المصريين وأن يكون ٥١٪ على الأقل من رأس المال مملوك لمصريين ، وأن يكون المدير مصريا ، فاذا تعدد المديرون وجب أن تكون اغلبيتهم من المصريين . أما اذا كان مالك السفينة شركة ذات مسئولية محدودة فيجب أن يكون ٥١٪ على الاقل من رأس المال مملوك لمصريين وأن يكون المدير مصريا فاذا تعدد المديرون وجب أن تكون اغلبيتهم من المصريين (١). وقد كان مشروع القانون يجيز لرئيس الجمهورية الاستثناء من هذه الاحكام لدواعى المصلحة العامة (٢) وهى المتعلقه بتشجيع الاستثمار الاجنبى . وهذا أمر مقبول لانه ينظر إلى كل حالة على حدة لتقدير مدى جدارتها بالحصول على استثناء من القواعد السابقة ، وفى ذلك نوع من الرقابة ؛ أما الآن فقد فُتح المجال على مصراعيه لرأس المال الاجنبى دون رقيب؛ وهو أمر يحتاج إلى اعادة نظر فى ضوء المحافظة على المصالح الأقتصادية .

**الشرط الثالث : شرط الطاقم الوطنى :**

يقصد بهذا الشرط أن يكون جميع أفراد الطاقم والعاملين على ظهر السفينة ، أو نسبة معينة منهم يحددها المشرع ، من المصريين . وهذا الشرط لم يتضمنه القانون البحرى الملغى ، وذلك على اعتبار انه فى زمن صدور هذا القانون لم يكن هناك كوادر ملاحيه من المصريين . أما بعد ذلك ، فقد ادرك المشرع المصرى أهمية تمتع نسبة معينة من أفراد الطاقم الذى يوجد على ظهر

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٣٧ .

(٢) ومن الجدير بالذكر ماتضمنه مشروع القانون البحرى لم يأت من فراغ ، وانما جاء على أثر الخلاف والنقاش الذى ساد الفقه فى ظل القانون البحرى القديم حول السفينة المملوكه لشخص اعتبارى هل يشترط أن يكون الشركاء مصريين ؟ وفى أى شركة يشترط هذا الشرط هل فى شركات التضامن من التوصية البسيطة فقط ام فى باقى الشركات ايضا ؟

السفينة بالجنسية المصرية ، لما فيه من تشجيع على العمل فى البحر وبناء كوادر قادرة على العمل فى هذا المجال ؛ وارغام مالكى السفن على ذلك اذا كانت ترغب فى السير تحت العلم المصرى .

وقد ورد اشتراط الطاقم الوطنى بموجب القانون ٨٤ لسنة ١٩٤٩ الخاص بتسجيل السفن التجارية فى مادته العاشرة التى قررت أنه " تشطب مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) تسجيل السفينة فى حالة عدم مراعاة الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربان أو الاشتراطات الخاصه بالطلاب البحريين". وقد تركت الفقرة الثانية من ذات المادة تحديد هذه الشروط لقرار يصدره وزير النقل . وتنفيذا لذلك صدر قرار وزير النقل رقم ١٣ لسنة ١٩٥١ ، الذى ألغى وحل محله القرار رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ ، المتضمن الاشتراطات الخاصة بالجنسية المصرية الواجب توافرها فى البحارة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين والربابنه وكذلك الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين ؛ وقد أوجبت مادته الأولى " ألا يقل نسبة عدد المصريين من ربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ومن فى حكمهم ، كضباط اللاسلكى والأطباء والكتبة والمخزنجية ، وكذا من البحارة ومن فى حكمهم كالوقادين والسفرجية والطباخين الذين يعملون بالسفن التجارية المصرية عن ٩٥٪ من مجموع عددهم فى السفينة ولايقل مجموع مرتباتهم عن ٩٠ ٪ من مجموع مرتبات هذه الطوائف ".

أما الاشتراطات الخاصة بالطلاب البحريين فقد حددتها المادة الثانية (أ) من القرار الاخير بأن فرضت " على مالك كل سفينة تجارية مصرية أو مجهزها أو ربانها - بما فى ذلك السفن التجارية المصرية التابعة لشركات النقل البحرى المنشأة طبقا لأحكام القانون رقم ٤٣ لسنة ١٩٧٤ أو تلك المنشأة بقوانين

خاصة - أن تقبل طلبه بحريين وهندسيين على السفينة لقضاء مدة الخدمة البحرية عليه بحيث لايقل عددهم في كل سفينة عما يأتى :

**(١) بالنسبة لسفن الركاب :**

أربعة طلاب اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة تزيد على ١٠٠٠ طن ولاتتجاوز ٤٠٠٠ طن ٠

ست طلاب اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة تزيد على ٤٠٠٠ طن ولا تتجاوز ٨٠٠٠ طن ٠

**(٢) بالنسبة لبقية أنواع السفن :**

طالبان اذا كانت الحمولة الكلية تزيد على ١٠٠٠ طن ولاتتجاوز ٤٠٠٠ طن ٠

أربعة طلاب اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة تزيد على ٤٠٠٠ طن ولاتتجاوز ٨٠٠٠ طن ٠

ستة طلاب اذا كانت الحمولة الكلية للسفينة تزيد على ٨٠٠٠ طن " ٠

وتبدو أهمية هذا الشرط في أنه يكفل فرص عمل للكوادر المصرية التى تعمل في مجال الملاحة البحرية ، وكذلك يساعد على اعداد جيل من البحارة ٠ عن طريق تدريب طلاب المعاهد البحرية والهندسية.

ولضمان تنفيذ هذا الشرط الهام والحيوى خول المشرع للإدارة العامة للتفتيش البحرى بمصلحة النقل حق مراقبة الالتزام بالعدد المقرر من الطلاب البحريين والهندسيين فإذا ثبت لها عدم امكان توفير هذا العدد ، بسبب عدم وجود طلاب ، جاز لها أن تعفى السفينة من التقيد به كله أو بعضه ؛ كما

تراقب تطبيق ضمانات السلامة والاعاشة على هؤلاء الطلاب . فاذا ثبت أن السفينة لم تراع الاشتراطات الخاصة بشرط الجنسية المصرية للطاقم والطلاب البحريين على النحو السابق خولها المشرع (١) سلطة شطب تسجيل السفينة وبالتالى تفقد الجنسية المصرية ، ولايجوز لها رفع العلم المصرى ، باعتبار أن شرط التسجيل فى أحد الموانى المصرية من الشروط الواجب توافرها لاكتساب السفينة الجنسية المصرية بموجب نص المادة الخامسة من القانون البحرى الجديد .

وبعد صدور القانون البحرى الجديد لم يعد شرط الطاقم الوطنى مفروضا بموجب المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن والقرار الوزارى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ فقط وانما بموجب الاحالة الواردة فى المادتين ٣ و ٥ من القانون البحرى الجديد إلى القوانين الخاصة ، ومنها قانون تسجيل السفن .

ومن ذلك يتضح أن شرط الطاقم الوطنى ليس شرطا لاكتساب السفينة للجنسية المصرية فقط وانما هو شرط لاحتفاظ السفينة بها ، فإذا تخلف فى أى وقت فقدت السفينة جنسيتها ؛ أى أنه ليسشرط إبتداء فقط وانما هو شرط ابتداء وانتهاء أيضا (٢).

---

(١) المادة العاشرة من قانون تسجيل السفن التجارية ٥٤ لسنة ١٩٤٩ والمادة الثالثة من القرار الوزارى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٤ .

(٢) د/ نادية معوض ، المرجع السابق ، ص ٥٢ .

## ثانيا

## اثبات جنسية السفينة

تثبت جنسية السفينة بالعلم الذى ترفعه وشهادة التسجيل التى تصدر من السلطات المختصة :

**(١) العلم:**

عندما ترفع السفينة علم دولة معينة فإن ذلك دليلا ظاهريا على أنها تتمتع بجنسية هذه الدولة ؛ ولكن هذه الدلالة غير قاطعة حيث قد ترفع السفينة علما ليس لها الحق فى رفعه ، أو ترفعه دون أن يكون هو علم جنسيتها . فإذا كان رفع العلم دون حق فقد قررت المادة ٢١ من قانون تسجيل السفن عقوبة الحبس والغرامة التى لاتتجاوز خمسمائة جنيه أو باحدى هاتين العقوبتين لكل من يسير تحت العلم المصرى سفينة غير مسجلة ؛ وأجازت أيضا الحكم بمصادرة السفينة.

كما ألزمت المادة ١/٦ من القانون البحرى الجديد كل سفينة مصرية بأن ترفع علم جمهورية مصر العربية ؛ وحظرت عليها أن ترفع علما آخر إلا فى الحالات التى يجرى فيها العرف البحرى علي ذلك .

**أعلام المجاملة[١]:**

اذا كان الأصل أن ترفع كل سفينة علم الدولة التى تحمل جنسيتها ، إلا أن بعض الدول تسمح للسفن التى لاتحمل جنسيتها برفع علمها ، وتكتفى لذلك بأن يتم تسجيل السفينة فى أحد موانيها دون أن تشترط أى شرط آخر من شروط اكتساب الجنسية . وتسمح الدولة لهذه السفن بذلك مراعاة لاعتبارات معينة ،

---

(١) راجع فى ذلك د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٨٧ ، ص ٢٠٠ ومابعدها .

قد يكون بعضها ماليا ، وقد يغلب عليها طابع المجاملة لمالك السفينة أو مجهزه ؛ ولذلك أطلق عليها أعلام المجاملة Pavillons de complaisance.

واستخدام اعلام المجاملة فكرة قديمة ؛ ولكنها زادت في الوقت الحاضر حتى أصبحت السفن التى تستخدمها تمثل ٤٠٪ تقريبا من اجمالى الأسطول العالمى[١] . وقد ترتب على زيادة استخدام اعلام المجاملة هجر معظم السفن لاعلام دولها لترفع علم دولة أخرى من الدول التى تسمح بذلك ، للاستفادة من المزايا المالية أو الاعفاءات الضريبية المقررة فى هذه الدولة . أو لتساهلها فى فرض القيود المتعلقة بتدابير الأمن والأمان التى تشترطها الاتفاقيات الدولية أو تشريعات دولة هذه السفينة [٢]. ولما كان لهذه الظاهرة آثار خطيرة على حركة الملاحة البحرية عموما ، ومصالح الدول التي تحمل هذه السفن جنسيتها خصوصا ، فقد ظهرت الأصوات التى تنادى بالتكاتف من أجل الحد من هذه الظاهرة ؛ وقد أثمرت هذه الجهود عن إقرار مؤتمر التجارة والتنمية بالأمم المتحدة لاتفاقية دولية بشأن شروط تسجيل السفن وذلك فى الثامن من فبراير سنة ١٩٨٦ ، وتدور أحكام هذه الاتفاقية حول ضرورة توافر شروط معينة حتى تستطيع السفينة رفع علم دولة غير الدولة التى تحمل جنسيتها . وتتلخص هذه الشروط فى أنه يجب على كل دولة أن تمسك سجلا لقيد السفن التى ترفع علمها ؛ وأنه يجب توافر رابطة حقيقية ذى إعتبار بين الدولة والسفينة التى ترغب فى التسجيل لديها ورفع علمها ؛ وقد تتمثل هذه الرابطة فى وجود نسبة كبيرة من طاقم هذه السفينة يتمتع بجنسية هذه الدولة التى ترغب السفينة فى

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٠١ .

(٢) مع مراعاة أن المادة ١/٦ بحرى تلزم السفينة المصرية برفع العلم المصرى وتحظر عليها رفع علم دولة أخرى .

رفع علمها ، أو يكون جزء هام من هذه السفينة مملوكا لرعايا هذه الدولة . وأخيرا اشترطت الاتفاقية أن يكون لمجهز السفينة ممثلا مقيما بصورة فعلية في الدولة التى ترفع السفينة علمها [١].

**(٢) شهادة تسجيل السفينة :**

تثبت جنسية السفينة بموجب شهادة التسجيل المصرية التى تصدرها مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) مشتملة على جميع البيانات الخاصة بهذه السفينة من واقع سجل السفن ( م ٩ من قانون تسجيل السفن ) ؛ وقد أوجبت الفقرة الثانية من هذه المادة على كل سفينة أن تحتفظ بهذه الشهادة وتقديمها إلى مصلحة النقل أو مكاتب التسجيل بمجرد وصل السفينة إلى الميناء [٢].

وتعد شهادة تسجيل السفينة هى الوثيقة الرسمية التى تُثْبت بها جنسية السفينة ، وتقوم دليلا على خضوعها للقانون المصرى [٣].

## ثالثا

## آثار اكتساب السفينة للجنسية المصرية

اكتساب السفينة للجنسية المصرية يترتب عليه آثار عديدة ؛ حيث تتمتع بحماية الدولة فى مياهها الاقليمية وحماية سلطاتها الدبلوماسية والقنصلية فى الخارج . كما أن علم الدولة يدل غالبا على جنسية السفينة ، وبالتالى تتحدد

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٠١ ، ص ٢٠٢ .
(٢) راجع مزيد من التفصيل بشأن شهادة التسجيل ماسبق ص ٢٥٤.
(٣) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٤٦ ؛ د/ على جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٤٧ ؛ د. رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٠٦ .

حقوقها وواجباتها فى زمن السلم وزمن الحرب، على أساس مركز دولتها من الحالة السياسية السائدة عالميا ، حيث تطبق فى زمن الحرب القاعدة الدولية التى تقضى بأن العلم المحايد يحمى البضائع المعادية من المصادرة ، مالم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية ؛ وعلى العكس تعتبر سفن الاعداء غنيمة بما عليها من بضائع .

هذا ويترتب على اكتساب السفينة للجنسية المصرية تمتعها بمزايا لا تتمتع بها السفن الأجنبية ؛ كما أنها تخضع لرقابة واشراف أجهزة الدولة لضمان استمرار صلاحيتها للملاحة البحرية ، والتأكد من احترامها للقوانين الخاصة بتنظيم العمل على ظهرها ؛ وذلك فضلا عن دور جنسية السفينة فى تحديد القانون الواجب التطبيق فى حالة تنازع القوانين بشأن واقعة جنائية أو تصرف قانونى تم على ظهرها .

وسنتولى دراسة هذه الآثار الثلاث بشئ من التفصيل على النحو التالى :

**أولا : المزايا المقررة للسفن المصرية :**

حظرت المادة الثامنة من القانون البحرى الجديد [1]على السفن التى لا تتمتع بالجنسية المصرية أن تقوم بالصيد أو القطر أو الارشاد فى المياه الاقليمية المصرية ، وكذلك القيام بالملاحة الساحلية بين الموانى المصرية .

ولاشك أن تخصيص أوجه النشاط هذه للسفن الصمرية يضمن لها مجال خارج منافسة السفن الأجنبية ؛ وبالتالى يساعد على زيادة فرص العمل وزيادة الدخل بما ينعكس على الاقتصاد الوطنى بصفة عامة .

ومع ذلك يقدر المشرع تغير الظروف ومستجدات الأحداث التي قد تعجز

(١) راجع أيضا القانون رقم ٦٣ لسنة ١٩٦١ بشأن النقل البحرى الساحلى .

السفن المصرية عن مواجهتها وتحتاج الى مساعدة السفن الأجنبية ؛ ولذلك أجازت الفقرة الثانية من المادة سالفة الذكر ، بقرار من الوزير المختص الترخيص للسفن التى تحمل جنسية دولة أجنبية فى القيام بعمل أو أكثر من الأعمال المحظورة عليها ، وهى الصيد والقطر والارشاد والملاحة الساحلية بين الموانى المصرية . وقد وضع المشرع قيدا هام على سلطة الوزير المختص فى هذا الشأن يتمثل فى أن يكون الترخيص لمدة زمنية محددة ؛ أى أن مزاحمة السفن الأجنبية للسفن المصرية هو أمر عارض ومؤقت ، وهنا يختلف مركز السفن الوطنية عن السفن الأجنبية التى رخص لها فى العمل .

ولضمان احترام القواعد التى تحدد نطاق هذا الحظر ، قرر المشرع فى الفقرة الثالثة من المادة عقوبة الحبس والغرمة التى تتجاوز خمسة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين لكل من يخالف أحكام هذه المادة .

هذا بالاضافة إلى أن المشرع قد يفرض على الهيئات والمؤسسات العامه نقل البضائع التى تستوردها أو تصدرها بواسطة السفن المصرية ، وكذلك عدم نقل الأشخاص التابعين لها إلا بالسفن المصرية [١]. كما أن الدولة قد تمنح للسفن التى تحمل جنسيتها بعض المزايا المالية أو الاعانات التى تمكنها من المنافسة أو مواجهة ظروف معينة ، وذلك لتدعيم الأسطول البحرى والعمل على تطوير آلياته .

**ثانيا : رقابة الدولة على السفن الوطنية :**

نظرا لأهمية الدور الذى يقوم به الأسطول البحرى ، فإن من مصلحة الدولة أن يظل قويا صالحا بصفة مستمرة للقيام بما هو منتظر منه على خير وجه ؛ ومن

---

(١) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٥٠ حيث يتناول دور المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى فى هذا المجال .

هنا تفرض الدولة رقابتها الدائمة على أسطولها لضمان سلامته والتأكد من احترام القوانين الخاصة بهذا الشأن . ولذلك أصدر المشرع المصرى القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن سلامة السفن الذى حل محل القانون ٢١ لسنة ١٩٤٠ . وهذا القانون ينظم الشروط الواجب توافرها فى السفن التى تسجل فى مصر وكيفية حصولها على ترخيص الملاحة أو شهادة الركاب أو شهادة السلامة أو معدات السلامة ، التى لايجوز لأى سفينة البدء فى العمل إلا بعد الحصول عليها [١]. ومن الجدير بالذكر أنه لا يتم منح هذه الشهادات إلا بعد معاينة السفينة والتحقق من أنه يتوافر فى كل جزء من أجزائها جميع الشروط المقررة فى القوانين والمعاهدات الدولية الخاصة بهذا الشأن .

وتقوم ادارة التفتيش البحرى باجراء الفحص والمعاينة سواء عند منح الترخيص الأول أو بعد اصلاحها مما أصابها من حوادث . وقد تقوم بالفحص والمعاينة إحدى هيئات الإشراف البحرى المعترف بها عالميا .

ولا تقتصر رقابة الدولة على سفنها عند بدأ العمل فقط وانما هى رقابة دائمة ؛ وتشمل أيضا السفن الأجنبية التى توجد فى المياه الاقليمية المصرية ، مع ملاحظة أن نطاق الرقابة على السفن الوطنية يختلف عنه بالنسبة للسفن الأجنبية . وتقوم ادارة التفتيش البحرى بتنفيذ قانون سلامة السفن والقرارات واللوائح المتعلقة به على السفن المصرية داخل مصر وخارجها عن طريق القنصليات المصرية ، التى يجوز لها أن تستعين بمن تشاء من الخبراء فى هذا المجال .

ولضمان تنفيذ رقابة الرقابة الدولة على سفنها خول المشرع [٢]لمندوبى ادارة التفتيش البحرى ؛ وكذلك للخبراء المنتدبين ، حق الدخول فى كل وقت فى

---

(١) راجع ماسبق بشأن صلاحية السفينة للملاحة .
(٢) المادة ١٨ من القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ .

أية سفينة توجد فى المياه الاقليمية المصرية أو أية سفينة مصرية توجد فى الخارج للقيام بالمعاينات التى تدخل فى حدود واجباتهم ؛ ولهم فى سبيل ذلك أن يطلبوا تقديم كافة الأوراق والمستندات المتعلقة بالسفينة ، وفى نهاية المعاينة يحرر من أجراها محضرا بذلك .

وقد ألزم المشرع كل ربان سفينة أو مالك أو مستغل لها بأن يقدم لمندوبى ادارة التفتيش وكذلك للخبراء ,المعونة اللازمة للقيام بأداء مأموريتهم .

ونظرا لأهمية استمرار الأسطول البحرى قادرا على الملاحة البحرية بكفاءة فى ظل القوانين المعمول بها قرر المشرع [١]عقوبات جنائية توقع على المخالفين لأحكامه . وقد اعتبر المشرع[٢] مندوبوا ادارة التفتيش البحرى، وكذلك الممثلون للقنصليين في الخارج ، من مأمورى الضبطية القضائية فيما يختص بالجرائم المتعلقة بعملهم والتى نيطت بهم طبقا لأحكام القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٦٠ .

**ثالثا : أهمية جنسية السفينة في حل تنازع القوانين :**

ينطبق قانون الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها ، أى قانون دولة العلم ، علي الأعمال والتصرفات التى تتم على ظهرها ، وهذا أمر منطقى اذا كانت السفينة فى المياه الاقليمية لدولتها أو فى أعالى البحار ، حيث لاتوجد سلطة ذات سيادة تفرض قانونها على أعالى البحار بما ، يقتضى خضوع كل سفينة لقانون دولتها . أما مايثير تنازع القوانين فهى الأعمال والتصرفات التي تقع على ظهر السفينة وهى فى المياه الاقليمية لدولة أجنبية ، وأحيانا يثور

---

(١) المواد من ٢٣ إلى ٢٦ من القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ .
(٢) المادة ٢٢ من القانون ٩٧ لسنة ١٩٦٠ .

التساؤل عن القانون الواجب التطبيق على ماوقع من أعمال أو تصرفات قانونية على ظهر السفينة ، هل هو قانون دولة العلم ، باعتبار أن السفينة جزء من اقليم الدولة ، أم أن الواجب التطبيق هو قانون الدولة التى وقع للعمل أو تم التصرف القانونى فى مياهها الاقليمية باعتبار أن ذلك يرتبط بسيادتها على أرضها ؟

للاجابة على هذه التساؤلات يميز الفقه [١] بين المواد الجنائية وبين المواد المدنية .

**(١) بالنسبة للمواد الجنائية :**

إذا تعلق الأمر بجريمة وقعت على ظهر السفينة وهى فى المياه الاقليمية لدولة أخرى فانه يجب التفرقة بين نوعين من السفن .

أ - **السفن العامة :** وتشمل السفن الحربية والسفن التى تقوم بخدمة عامة ، كسفن التموين والتعليم . ونظرا لأن هذه السفن تمثل سيادة الدولة التى تحمل جنسيتها ، فان مايقع عليها من جرائم يخضع لقانونها ولإختصاص محاكمها الجنائية ، سواء وقعت الجريمة أثناء وجود السفينة فى المياه الاقليمية لدوله أخرى أو فى أعالى البحار . وتتمتع هذه السفن بحصانة تمنع تطبيق القانون الأجنبي عليها وتحول دون محاكمتها أمام القضاء الأجنبى ولكن هذا لايمنع أصحاب الشأن من رفع دعواهم أمام القضاء الوطنى [٢].

ب - **السفن الخاصة :** وتشمل السفن المملوكة للأشخاص والسفن التجارية المملوكة للدولة وبالنسبة لهذا النوع من السفن نفرق بين ما اذا وقعت

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٥٢ .

(٢) صدرت المعاهدة الدولية بشأنه حصانة سفن الدولة فى ١٠ أبريل ١٩٢٦ وتم تعديلها في ٢٤ مايو ١٩٣٤ وقد صدقت عليها مصر بموجب القرار الجمهورى رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠ ودخلت حيز النفاذ فى ١٧ أغسطس ١٩٦٠ .

الجريمة والسفينة فى أعالى البحار ؛ فى هذه الحالة يكون القانون الوجب التطبيق هو قانون الدولة التى تتمع السفينة بجنسيتها وينعقد الاختصاص لمحاكمها ؛ وذلك لعدم وجود سلطة ذات سيادة فى هذه الأماكن وبالتالى لاينبغى أن يترك المجرم دون عقاب .

وأما اذا وقعت الجريمة والسفينة فى المياه الاقليمية لدولة أخرى ؛ فان مسلك التشريعات يختلف فى تحديد القانون الواجب التطبيق ؛ فنجد المشرع الانجليزى يمنح الاختصاص للقانون الانجليزى ؛ أما فى فرنسا فالأصل هو اختصاص قانون دولة علم السفينة مالم يطلب الربان أو قنصل دولة السفينة من السلطات الفرنسية التدخل أو أن تمثل الجريمة إخلالاً بأمن الدولة ، ففى هذه الحالات تتدخل السلطات الفرنسية ويختص قانونها . ويأخذ القضاء المصرى بوجه النظر الفرنسية بالنسبة للجرائم التى تقع علي ظهر السفن الأجنبية وهى فى الموانى أو المياه الاقليمية المصرية .

أما بالنسبة للسفن المصرية فى الخارج فقد اعتبرها المشرع [١] أن الجرائم مرتكبة على أرض مصرية . والقانون المصرى على هذا النحو يثير تنازعا مع قانون الدولة التي وقعت الجريمة فى مياهها الاقليمية وخاصة اذا كانت الأخيرة تفرض تطبيق قانونها فى هذه الحالة ومن هنا ذهب الرأى الراجح [٢] إلى تفسير نصوص القانون المصرى المعلقة بالجرائم التى تقع على سفنها وهى فى المياه الإقليمية لدولة أخرى باعتبار أن اختصاص القانون والقضاء المصرى فى هذه الحالة اختصاص احتياطى لاينطبق إلا فى الحالات التى لايعاقب فيها قانون الدولة الأخرى على الفعل الذى وقع على ظهر السفينة .

---

(١) المادة رقم ٢٥ من القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن ؛ والمادة ١/٩ بحرى جديد .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص ٥٩ ؛ د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٦٠ .

**(٢) بالنسبة للمواد المدنية:**

بالنسبة للتصرفات التى تتم على ظهر السفينة وهى فى أعالى البحار تخضع لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها . أما اذا وقع التصرف فى المياه الإقليمية أو أحد موانى دولة أخرى ، فالأصل أنه يخضع لقانون الدولة التى تتمتع السفينة بجنسيتها وذلك مالم يكن من التصرفات المتعلقة بالنظام العام فى الدولة التي توجد السفينة فى أحد موانيها أو فى مياهها الإقليمية ، حيث يخضع لقانونه .

هذا وقد نصت المادة العاشرة من القانون البحرى الجديد على أن " تختص المحكمة الإبتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة التي ترفع علم جمهورية مصر العربية بنظر الدعاوى العينية المتعلقة بها ، مالم ينص القانون علي غير ذلك " .

**المطلب الثالث**

**اوراق السـفينة**

نظرا لأهمية السفينة فقد وضع لها المشرع نظاما قانونيا خاصا على النحو الذى تناولناه فيما سبق من حيث حالتها المدنية وجنسيتها ؛ بما يعنى التقريب بينها وبين الأشخاص . ولما كانت السفينة لايدوم بها القرار فى حدود سلطان الدولة التى تحمل جنسيتها فقد كان من الضرورى أن تمد الدولة حمايتها الى سفنها وهى خارج حدود سلطانها ؛ وهذا يقتضى أن توجد فى السفينة بصفة دائمة مجموعة من الأوراق والمستندات التى من شأنها اثبات الرابطة القانونية بين السفينة والدولة التى تتمتع بجنسيتها ، أى أنها أوراق اثبات الذاتية كما يحمل الشخص الطبيعى أوراق اثبات شخصيته فى داخل دولته وخارجها .

وقد أوجبت المادة ١٠١ من القانون البحرى الجديد على ربان السفينة أن يحتفظ فيها أثناء رحلتها بالوثائق التى يتطلبها القانون وتتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة .

وتبدو فى طليعة هذه الأوراق شهادة التسجيل المصرية التى تصدرها مصلحة النقل بعد تسجيل السفينة ، وهى تتضمن جميع البيانات الخاصة بالسفينة التى تحدد ذاتيتها كما أنها دليل اثبات جنسية السفينة وملكيتها . وكذلك يجب أن توجد على السفينة شهادة صلاحيتها للملاحة وشهادة السلامة وشهادة الركاب وشهادة معدات السلامة .

أما الأوراق المتعلقة بالبحارة فهو دفتر يتضمن أسماء ملاحى السفينة وشروط استخدامهم . وبالنسبة للمسافرين والشحنة يجب أن يوجد بالسفينة قائمة بأسماء المسافرين وصورة من قوائم شحن البضاعة . وتبدو أهمية هذه الأوراق فى حالة البحث عن مسئولية الناقل البحرى عن فقد أو هلاك البضاعة ، أو عندما يثار نزاع حول تنفيذ شروط النقل .

**الدفاتر التى يمسكها الربان :**

ويجب على الربان أن يمسك " دفتر الحوادث الرسمى للسفينة " ؛ وهذا الدفتر مرقم ومؤشر عليه من الإدارة البحرية المختصة ؛ وتذكر فيه الحوادث الطارئة للسفينة والقرارات التى تتخذ أثناء الرحلة ، والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر ، ويشمل الدفتر بيانا بالجرائم والأفعال التى قد يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التى وقعت عليهم ، والمواليد والوفيات التي حدثت فى السفينة . كما يجب على الربان ، فى السفن ذات المحرك ، أن يمسك دفتراً خاصاً بالآلات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التى أخذها عند السفر ومايستهلك يوميا وجميع مايتعلق بالآلات المحركة ( م ١٠٢ بحرى جديد ) .

## الفصل الثالث

## ملكيـــة الســـــفينة

**تمهيدوتقسيم :**

السفينة مال منقولا ، ومن ثم فهى صالحه لأن تكون محلا لحق الملكية والحقوق العينية الأخرى سواء كانت أصلية أم تبعية ، شأنها فى ذلك شأن الأموال . ولكن نظرا للأهمية الاقتصادية للسفينة فقد انعكس ذلك على نظامها القانونى ، ورأينا ذلك بصدد حالتها المدنية وتسجيلها ، وفيما يتعلق بملكيتها ، حيث نظم المشرع بصورة خاصة أسباب كسب ملكية السفينة وصور هذه الملكية والحقوق العينية التبعية التي ترد على السفينة ومن شأنها تقوية الائتمان البحرى ، وأخيرا رأى المشرع اخضاع السفينة لقواعد خاصة في حالة التنفيذ عليها ، وذلك فيما يتعلق بالحجز عليها .

وعلى ذلك نقسم هذا الفصل إلى أربعة مباحث نتناول فى الأول : أسباب كســب ملكيــة الســـفينة ؛ وفى الثاني : صـــور ملكيــة الســـفينة ؛ وفى الثالث : الحقوق العينية التبعية على السفينة وأخيرا الحجز علي السفينة .

## المبحث الأول

## أسباب كسب ملكية السفينة

**خصوصية أسباب كسب ملكية السفينة :**

لما كانت السفينة مال منقول ، فهى تخضع ، فيما يتعلق بأسباب كسب ملكيتها ، للأسباب العامة لكسب الملكية الواردة فى القانون المدنى . ومن ثم تكتسب ملكية السفينة بالأرث أو الهبة أو بالوصية . كما أنه توجد أسباب خاصة لكسب ملكية السفينة كالاغتنام ، عندما تستولى دولة على سفينة أو أكثر من سفن دولة معادية ؛ وكذلك التخلى عن السفينة من جانب المستأمن للمؤمن ؛ وكذلك تتملك الدولة السفن التى يصدر ضدها عقوبة المصادرة نتيجة مخالفة أحكام القانون (١). ويمكن أيضا كسب ملكية السفينة بشرائها أو ببنائها فى احدى ترسانات صناعة السفن .

ونظرا لأن أسباب كسب الملكية الواردة فى القانون المدنى تكون محل دراسة مستفيضة في مؤلفات فقهاء القانون المدنى ؛ وكذلك يهتم القانون الدولى بدراسة الإغتنام كوسيلة لكسب ملكية السفينة ؛ فاننا سنقتصر على دراسة أسباب كسب ملكية السفينة الواردة فى القانون البحرى وهى : الشراء والبناء والترك ، وان كنا سنؤجل دراسة الأخير لنتناوله ضمن أحكام التأمين البحرى .

**كسب ملكية السفينة بالتقادم :**

اذا كان المشرع(٢) قد أبعد قاعدة الحيازة فى المنقول بحسن نية وسبب صحيح كسند للملكية من السريان علي السفينة رغم أنها مال منقول ؛ وذلك

---

(١) المادة ٢١ من قانون تسجيل السفن أجازت الحكم بمصادرة السفينة التى تسير تحت العلم المصرى دون أن تكون مسجلة في مصر .

(٢) المادة ٤ من القانون البحرى الجديد .

نظرا لأهمية السفينة من الناحية الاقتصادية ؛ وانها ليست من المنقولات التى يتم تداولها بسرعة ، بما يقتضى حماية الغير حسنى النية من خلال حماية وإقرار الوضع الظاهر الذى يفترض ملكية المنقول لمن يحوزه . ومن هنا اشترط المشرع الكتابة الرسمية للتصرفات التي يكون موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينيه على السفينة وإلا كان التصرف باطلا . كما اشترط شهر هذه التصرفات بقيدها فى مكتب تسجيل السفينة لكى تصبح نافذه بالنسبة للغير [١].

اذا كان الأمر كذلك بالنسبة للحيازة ، إلا أن المشرع لم يوضح حكم ملكية السفينة بالتقادم الطويل ، أى حيازتها لمدة خمسة عشر سنة متصلة دون انقطاع، كما هو الشأن بالنسبة لباقى الأموال المنقولة والعقارية [٢]. ولذلك ثار خلاف فى الفقه حول هذا الموضوع . فأجاز البعض[٣] اكتساب ملكية السفينة بالتقادم اذا استمرت حيازتها دون انقطاع لمدة خمس عشرة سنة ؛ وذلك استنادا إلى عمومية نص المادة ٩٦٨ مدنى التى تشمل العقارات والمقولات على السواء. ولايرى أنصار هذا الرأى فى وضع المشرع اجراءات خاصة لنقل ملكية السفينة دليلا على عدم إمكان تملكها بالتقادم ، لأن المشرع أجاز اكتساب ملكية العقارات بالتقادم رغم أنه وضع لها إجراءات خاصة لنقل ملكيتها أيضا . وعلى ذلك ينتهى أنصار هذا الرأى إلى القول بأنه اذا لم يكن من الممكن تملك السفينة بالحيازة بحسن النية فانه يمكن تملكها بالتقادم .

---

(١) المادة ١١ من القانون البحرى الجديد .

(٢) تنص المادة ٩٦٨ من القانون المدنى على أنه " من حاز منقولا أو عقارا دون أن يكون مالكا له أو حاز حقا عينيا على منقول أو عقار دون أن يكون هذا الحق خاصة به ، كان له أن يكسب ملكية الشئ أو الحق العينى اذا استمرت حيازته دون انقطاع خمس عشرة سنة ".

(٣) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٣٨ ، ص ١٠٤ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق و رقم ٩٧ ، ص ١٠١ .

فقد ذهب رأى آخر[1] الى القول بعدم جواز تملك السفينة بالتقادم وأستند أنصار هذا الرأى إلى القواعد والاجراءات التي وضعها المشرع لنقل ملكية السفينة ؛ بالاضافة إلى الرقابة الدائمة التى تباشرها الدولة على السفن وهذا يعنى عدم إمكان إكتساب ملكية السفينة على نحو يخالف ماهو ثابت فى سجل السفن والأوراق الخاصة بالسفينة الموجودة لدى أجهزة الدولة .

ورغم أن أنصار الرأ ي الأول يسلمون بعدم جدوى هذا الخلاف من الناحية العملية نظراً لتعقيد أحكام ملكية السفينة ونقل ملكيتها ؛ الا أننا نؤيد الرأى الثانى فى القول بعدم امكانية اكتساب ملكية السفينة بالتقادم ؛ وذلك للطبيعة الخاصة للسفينة ونظامها القانونى الذى لاينطبق علي المنشأة إلا اذا ظلت محتفظة بهذا الوصف ( سفينة ) وخلال هذا الوقت هناك مراقبة وتفتيش دورى على السفينة بواسطة أجهزة الدولة ،وهذا لايمكن أن يتم إلا فى مواجهة مالكها أو من يمثله، طبقا لما هو ثابت فى سجل السفن . أما اذا وضع شخص يده علي منشأة كانت تعمل بالملاحة البحرية ( سفينة ) واستمر وضع اليد المدة الطويلة المكسبة للملكية فإن ذلك يعنى أنه وضع يده علي حطام سفينة غير صالحة للملاحة البحرية وهذا يزيل عنها وصف السفينة ومن ثم يمكن اكتساب ملكيتها بالتقادم والحيازة طبقا للقواعد العامة لاكتساب ملكية المنقول فى القانون المدنى .

هذا فضلا عن أن فى القول بعدم جواز تملك السفينة بالتقادم إعمالا للأثر المترتب على تسجيل السفينة وفقا لنظام التسجيل العينى الذى يتم على أساس السفينة ، وليس على أساس مالكها ؛ بما يعنى عدم جواز التملك بالتقادم على خلاف ماهو ثبات فى السجل ، الذى يعنى الحقيقة بالنسبة للغير [2].

(١) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٩٣ ؛ د/ علي البارودى ، المرجع السابق رقم ٣٠ .
(٢) د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٧٨ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٧٧.

## المطلب الأول

## شراء السفينة ( عقد بيع السفينة )

يخضع عقد بيع السفينة للقواعد العامة للعقود الواردة فى القانون المدنى من حيث ضرورة تلاقى الايجاب والقبول الصادرين من البائع والمشترى ، وأن يكون الأخيرين لديهما الأهلية القانونية لإبرام العقد ، وألا يشوب رضاهما بالبيع عيب من عيوب الرضا وهى الغلط والتدليس والاكراه والاستغلال ؛ هذا فضلا عن ضرورة وجود محل وسبب وأن تتوافر فيهما الشروط القانونية من حيث الامكان والمشروعية .

ومع ذلك لم يخل القانون البحرى من قواعد خاصة ببيع السفينة ، إقتضتها أهميتها الاقتصادية ، وتتصل بعض هذه القواعد بالأركان الموضوعية للعقد وبعضها الآخر بالأركان الشكلية له .

ولكننا سنبدأ بدراسة تجارية عقد بيع السفينة ثم أركانه الموضوعية ثم أركانه الشكلية وأخيرا آثار عقد البيع .

### أولا الطبيعة التجارية لعقد البيع :

طبقا للمادة الثانية من قانون التجارة يعتبر عملا تجاريا كل عمل متعلق بانشاء السفن أو شرائها أو بيعها لسفرها داخل القطر المصرى أو خارجه . وعلى ذلك يعتبر عقد بيع السفينة من العقود التجارية بالنسبة لطرفى العقد . ورغم عموم نص المشرع إلا أن الرأي السائد فى الفقه [1] يقرر أن عقد بيع السفينة لا يعتبر تجاريا إلا اذا توافرت نية المضاربة ، أى أنه يجب أن يكون

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع لاسابق رقم ٨٧ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ،رقم٤٠؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٦٨ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٦٨ .

المقصود من البيع أو الشراء هو تحقيق الربح . ومن هنا لا يعتبر تجاريا عقد بيع سفن الصيد أو النزهة وكذلك لا يعد تجاريا بيع الوارث للسفينة التى آلت من المورث. أما السفن التجارية فعقد بيعها يعتبر تجاريا دائما .

**ثانيا : الأركان الموضوعية :**

**(١) بالنسبة لمحل العقد :**

يجب أن يرد البيع على منشأة يتوافر لها وصف السفينة بالمعنى المقصود فى القانون البحرى [١]. ومن ثم لايعتبر بيعا لسفينة ويخضع للقانون البحرى ، بيع المنشآت التى لايتوافر لها وصف السفينة ، كالأرصفة والمراسى العائمة والمنشآت التى كان يتوافر لها وصف السفينة من قبل ثم زال عنها بسبب عدم صلاحيتها للملاحة البحرية ، كأن أصبحت حطاما أو غير قادرة على خوض غمار البحار ، أو السفن التي لم تعد مخصصة للملاحة البحرية وبدأت العمل فى الملاحة النهرية .

ويجب أن تكون السفينة محل العقد موجودة وقت التعاقد ، وإلا كان العقد باطلا لإنعدام محله . ومع ذلك جرى العرف البحرى على بيع السفينة رغم أن الطرفين يجهلان مصيرها وقت التعاقد ، وهذا مايعرف ببيع السفينة بشرط الأخبار الحسنة أو السيئة ؛ ويعتبر هذا البيع صحيحاً [٢]؛ حيث يقوم هذا الاحتمال فى ذهن المتعاقدين ويتم الاتفاق بينهما علي أساس ذلك ، فيقبل البائع ثمن منخفض نظير تحمل خطر هلاك السفينة ، ويعد هذا البيع نوعا من التأمين [٣].

---

(١) راجع ماسبق بشأن تعريف السفينة .
(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٩٨ .
(٣) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٨٨ ، ص ٩٧ .

ويشمل بيع السفينة ملحقاتها التي تلزم لاستغلالها أو لجعلها صالحة للملاحة البحرية ، وذلك مالم يتفق على استبعاد بعض هذه الملحقات من البيع؛ وبشرط ألا يؤثر هذا الاستبعاد على صلاحية السفينة للملاحة البحرية ، لأنه لو حدث ذلك أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة البحرية ، وبالتالى يزول عنها وصف السفينة .

**(٢) بالنسبة لطرفي العقد :**

**أ - البائع :** يجب أن يتم بيع السفينة بواسطة مالكها أو من يفوضه فى ذلك ، وهذا الحكم لايخرج عن القواعد العامة . ومع ذلك نص القانون البحرى الجديد ( م ١٠٦ ) على تأكيدا لذلك بالنسبة للربان ، حيث لايجوز له أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها .

**ب - بالنسبة للمشترى:** نظرا لأهمية السفينة من الناحية الاقتصادية بصفتها إحدى مكونات الأسطول البحرى الذى تعتمد عليه الدولة فى تجارتها فى وقت السلم وفى نقل مؤن الجيش والمعدات والجنود فى وقت الحرب ؛ فقد وضع المشرع قيودا معينة على بيع السفن للأجانب حتى لا تتأثر وحدات الأسطول البحرى وتخرج من الملكية الوطنية بما يعتبر تضحية بالمصالح التى يرعاها المشرع من وراء تكوين الأسطول البحرى والمحافظة عليه . ولذلك حظر المشرع ( م ١٢ بحرى جديد ) نقل ملكية السفينة المصرية إلى أجنبى بمقابل أو بدون مقابل ، كما لايجوز تأجيرها لأجنبى لمدة تزيد على سنتين ، إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص . وقد جعل المشرع مخالفة هذه القواعد جريمة يعاقب عليها بالحبس مدة لاتزيد على سنة وبغرامة لاتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين .

وعلى ذلك يعتبر باطلا بيع السفينة لأجنبى دون الحصول على إذن من الوزير المختص ؛ ويستوى في ذلك أن يكون التصرف فى صورة بيع أو مقايضة أو هبة أو وصية .

ويشمل البطلان بيع السفينة كليا لأجنبى ، لأنه يزيل عنها الجنسية المصرية ؛ وكذلك ينطبق البطلان على البيع الجزئى اذا كان يتضمن أغلبية الحصص . أما إذا ورد البيع على جزء من السفينة بحيث تستمر أغلبية الحصص للمصريين فلا يعتبر هذا البيع باطلا ، ولو لم يحصل على اذن الوزير المختص ، لأن السفينة لن تفقد جنسيتها المصرية [١].

ويعتبر باطلا بيع السفينة دون الحصول على إذن من الوزير المختص بغض النظر عن الغرض منها ؛ أى سواء كان محل البيع هو سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة .

وكذلك يعتبر البيع باطلا اذا كانت السفينة مرهونة وبيعت بيعا اختياريا لأجنبى مالم ينزل الدائن المرتهن فى عقد البيع عن الرهن (م٥٧/١ بحرى جديد ) . ويقصد المشرع من ذلك حماية الدائن المرتهن من خروج السفينة بفقدها للجنسية المصرية ، ومن ثم يجنبه المشرع مشقة تتبعها فى بلد أجنبى .

أما إذا حصل مالك السفينة أو المشترى الأجنبى علي إذن الوزير المختص كان البيع صحيحاً ، وبالتالى تفقد السفينة الجنسية المصرية . ويجب على البائع أن يخطر مصلحة النقل ( الموانى والمنائر سابقا ) بهذا البيع لكي تقوم بشطب السفينة من سجل السفن .

ومن الجدير بالذكر أن المحظور فى هذا المجال هو بيع السفن المصرية

---

(١) راجع شرط الملكية الوطنية .

للأجانب ، أما المصريون فيجوز لهم شراء السفن الأجنبية ؛ التى يمكن أن تكتسب الجنسية المصرية فيما بعد اذا سجلت فى أحد الموانى المصرية وقامت بمراعاة القواعد الخاصة بالطاقم الوطنى على ظهرها .

**ثالثا : الأركان الشكلية : ( ضرورة المحرر الرسمى )**

بموجب المادة ١١ من القانون البحرى الجديد يشترط المشرع أن " تقع التصرفات التى يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينية على السفينة بمحرر رسمى وإلا كانت باطلة " .

يتضح من ذلك أن عقد بيع السفينة ليس عقدا رضائيا يتم بمجرد تلاقى الايجاب الصادر من أحد الطرفين مع القبول الصادر عن الطرف الآخر ؛ وانما هو عقد شكلى اشترط المشرع أن يتم فى صورة رسمية ،أى بمعرفة موظف مختص. والرسمية هنا ركن من أركان العقد وبالتالى يعتبر بيع السفينة باطلا اذا تم بمقتضى عقد عرفى أو مصدق على التوقيعات الواردة فيه . ولا تعتبر الرسمية ركنا في عقد بيع السفينة كاملة فقط ؛ وانما تعتبر ركنا فى عقد البيع الذى يرد علي أى حصة فى السفينة .

كما تعتبر الرسمية ركنا فى عقد بيع السفينة بغض النظر عن الغرض منها ، وعلى ذلك فهى مطلوبة بالنسبة لبيع السفن التجارية وسفن الصيد وسفن النزهة ، أما المنشآت التى لا يتوافر لها وصف السفينة فلا تشترط الرسمية عند بيعها .

وإذا كانت الرسمية ركنا فى عقد بيع السفينة علي هذا النحو ، فإنها ركن أيضا اذا اقتصر العقد على الوعد ببيع السفينة ( م ١٠١/٢ مدنى ) ، وذلك حتى لايتخذ الوعد بالبيع وسيلة التحايل على القانون .

ويتم عقد البيع الرسمى أمام الموظف المختص بالتوثيق، أو لدى الجهة الإدارية فى حالة عدم وجود مأمورية للشهر العقارى والتوثيق ، هذا اذا كان البيع فى مصر ؛ أما اذا وقع البيع فى الخارج ، فقد أوجب المشرع ( م ٢/١١ بحرى جديد ) تحريره أمام قنصل جمهورية مصر العربية فى البلد الذى وقع فيه البيع . فإذا لم يوجد قنصل مصرى يتم إبرام العقد أمام الموظف المحلى المختص فى هذا البلد .

وتعتبر الرسمية ركنا فى عقد بيع السفينة سواء كان هذا البيع اختياريا أو جبرا عن مالكها ؛ وفى الحالة الأخيرة يقوم حكم مرسى المزاد بكفالة ركن الرسمية المطلوب (١).

**رابعا : آثار البيع :**

يرتب عقد بيع السفينة ذات الآثار التى يرتبها عقد البيع عموما حيث تنتقل ملكية الشئ المبيع ( السفينة ) إلى المشترى مقابل التزام الأخير بدفع الثمن . وكذلك يلتزم البائع بضمان الشئ المبيع ضمان عيب وضمان تعرض وضمان استحقاق طبقا للقواعد العامة .

ويتمتع البائع بكافة الضمانات التي تقررها القواعد العامة لضمان حصول البائع على الثمن ؛ حيث له الحق فى حبس السفينة والامتناع عن تسليمها حتى

---

(١) ومع ذلك يرى بعض الفقه أن الرسمية ركن فى البيع الاختيارى فقط ، د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٩٠ ص ٩٩ ؛ ولكننا نعتقد أن هذا الرأي كان مقبولا فى ظل المادة الثالثة من القانون البحرى الملغى حيث كانت تنص على " بيع السفينة كلها أو بعضها بيعا اختياريا يلزم أن يكون السند رسمى . . . " أما فى ظل القانون الجديد فالرسمية ركن فى كل تصرف أو عمل يكون من شأنه انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينيه على السفينة . . . " .

يقوم المشترى بدفع الثمن بالكيفية المتفق عليها فى العقد . وكذلك للبائع حق طلب فسخ البيع واسترداد الشئ المبيع ( السفينة ) طالما لم يتصرف فيها المشترى إلى شخص آخر وقام الأخير بشهر التصرف فى سجل السفن .

ويرى الفقه (١) أن بائع السفينة لا يتمتع بامتياز البائع المقرر فى المادة ١١٤٥ فقرة أولى من القانون المدنى التى تنص على أنه " مايستحق لبائع المنقول من الثمن وملحقاته ، يكون له إمتياز على الشئ المبيع ، ويبقى الامتياز قائما مادام المبيع محتفظا بذاته . وهذا دون اخلال بالحقوق التى كسبها الغير بحسن نية ، مع مراعاة الأحكام الخاصة بالمواد التجارية " . وحجة أنصار هذا الرأى أن القانون البحري القديم كان يقرر للبائع امتيازا علي السفينة : ثم جاء القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بالامتيازات والرهون البحرية ولم يذكر هذا الامتياز ضمن نصوصه وبالتالى لايتمتع به البائع ؛ ولم يتغير هذا الوضع بعد صدور القانون البحرى الجديد . ولما كانت القاعدة العامة أنه لا امتياز إلا بنص ، ونظراً لأن السفينة منقول ذا طبيعة خاصة ، ولم يرد هذا الامتياز ضمن نصوص القانون البحرى الجديد فإن ذلك يعنى عدم جواز تمتع بائع السفينة بما تقرره القواعد العامه من إمتياز لبائع المنقول .

ومما يؤكد صحة هذا الرأى أن القانون البحرى الجديد إعتبر حقوق الإمتياز الواردة فى المادة ٢٩ منه هي فقط الحقوق الممتازة التى يمكن أن ترد على السفينة . ولذلك استقرار الرأى على أن الحقوق الممتازة الواردة فى هذه المادة وردت على سبيل الحصر . هذا فضلا عن أن المشرع المصرى لم يأخذ بالنظام الذى قررته معاهدة بروكسل والمشرع الفرنسى ، وهو تقسيم حقوق الامتياز البحرى إلى طائفتين : الأولى : حقوق الامتياز الدولية أو الأولى وهى تأتى فى مرتبة سابقة على الرهن البحرى ؛ والثانية : حقوق الامتياز الداخلية ، وهى التى لم تحددها المعاهدة وتأتى فى مرتبة تالية للرهن البحرى .

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٣٧ ص ١٠٢ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٩٣ ، ص ١٠٢ ؛ د. نادية معوض ، المرجع السابق ، ص ٨٨ .

وكذلك لايتمتع البائع بحق التتبع الذى كان مقررا للدائن العادى بالثمن أو بالجزء الباقى منه ( م ٤ من القانون البحرى الملغى ) ، لأن هذا الحق لم يرد ضمن نصوص القانون البحرى الجديد [(١)].

وأخيرا يجوز للمشترى الامتناع عن دفع الثمن حتى يقوم البائع بتنفيذ التزامه بتسليم المبيع ( السفينة ) وذلك تطبيقا للقواعد العام للدفع بعدم التنفيذ فى العقود التبادلية .

**متى تنتقل ملكية السفينة ؟**

يعتبر نقل ملكية السفينة من البائع إلى المشترى هو الغرض الأساسى لعقد البيع والذى تدور حوله جميع الآثار الأخرى التي تترتب على هذا العقد . ومن هنا يثور التساؤل عن الوقت الذى تنتقل فيه ملكية السفينة إلى المشترى ؛ وفى هذا المجال نفرق بين العلاقة بين طرفى عقد البيع وهما البائع والمشترى وعلاقة الطرفين بالغير .

( ١ ) **بالنسبة للعلاقة بين البائع والمشترى :** تنتقل ملكية السفينة من البائع إلى المشترى بموجب العقد الرسمى الذى أفرغ فيه البيع وذلك دون حاجة إلى أى إجراء آخر ، كالقيد فى سجل السفن [(٢)].

( ٢ ) **بالنسبة للغير :** نصت الفقرة الثالثة من المادة ١١ من القانون البحرى الجديد على أنه " ولاتكون التصرفات المشار اليها فى الفقرة السابقة (وهى التى من شأنها إنشاء أو نقل أو إنقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق

---

(١) وقد كان هذا الحق محل نقد فى ظل القانون الملغى ؛ د/ علي البارودى ، المرجع السابق ، رقم ٢٥ .

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٩٠ ، ص ١٠١ .

العينيه علي السفينة ) نافذة بالنسبة إلى الغير مالم يتم شهرها بناء على طلب ذوى الشأن في سجل السفينة المحفوظ بمكتب التسجيل المختص ، وتكون مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل " .

يتضح من ذلك أن عقد بيع السفينة لاينتج أثره بنقل الملكية بالنسبة للغير ، وهم كل شخص ليس طرفا فى عقد البيع [١]، إلا اعتباراً من تاريخ شهر هذا العقد بقيده فى سجل قيد السفن بمكتب التسجيل المقيدة فيه السفينه . وقد جعل المشرع مرتبة التسجيل حسب أسبقية القيد فى هذا السجل ، بما يعنى أنه اذا تم بيع السفينة مرة أخرى وقام المشترى الثانى بشهر عقده بقيدة فى سجل السفن أصبح هو مالك السفينة في مواجهة الغير .

ويترتب على ذلك أنه حتى يتم شهر التصرف الوارد على السفينة يظل البائع مالكا لها بالنسبة لدائنيه ، ومن ثم يجوز لهم التنفيذ عليها .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٠٢ .

## المطلب الثاني

## بنـــاء الســـفينة

يعتبر بناء السفن من أهم أسباب اكتساب ملكيتها ، ورغم ذلك لم يرد بشأنه تنظيم خاص فى القانون البحرى الملغى . وقد كان ذلك محل نقد باعتباره قصور تشريعى عند تنظم أمر بالغ الأهمية بالنسبة للقانون البحرى . ومن ثم كان يستعان بالقواعد العامة الواردة بشأن عقد الوكالة وعقد البيع لتنظيم عقد بناء السفن .

ولكن مع صدور القانون البحرى الجديد استكمل المشرع هذا النقص ونظم بناء السفينة فى المواد من ١٣ إلى ١٧ .

**الصور المختلفة لبناء السفن :**

يميز الفقه بالنسبة للعلاقة القانونية التى تربط المجهز ( أو طالب البناء ) مع البانى بين ثلاث صور للبناء :

**الأولى : البناء المباشر أو الاقتصادي**

فى هذه الصورة من صور بناء السفن يقوم المجهز بشراء المواد اللازمة لبناء السفينة ؛ ويتعاقد مع العمال والمهندسين والفنيين الذين يقومون ببنائها . وهذه الصورة لاتثير أية مشكلة قانونية حيث يرتبط المجهز بالقائمين علي بناء السفينة من عمال ومهندسين بموجب عقد عمل ؛ ولما كانت المواد التى يتم بها بناء السفينة مملوكة للمجهز فالسفينة ملك له ، ويستطيع التصرف فيها قبل اتمام البناء وبعده طبقا للقانون . واذا أفلس تدخل فى تفليسته باعتبارها أحد عناصر ذمته المالية .

وهذه الصورة من صور بناء السفن نادرة فى الواقع العملى نظرا لما يحتاجه بناء السفن الحديثة من معدات وآلات تتعدى قدرة الصناع والمهندسين الأفراد ؛ وبالتالى أصبح بناء السفن من مهام الترسانات الضخمة المتخصصة فى هذا العمل .

**الثانية : عقد الاستصناع :**

فى هذه الصورة يقوم المجهز بشراء المواد اللازمة لبناء السفينة ثم يعهد بهذه المواد إلى مقاول يلتزم هو بتصنيع السفينة من هذه المواد ، وذلك مقابل مبلغ محدد يدفعه المجهز .

وهذه الطريقة لاتثير مشاكل قانونية أيضا لأنها عبارة عن عقد مقاولة(١) يربط بين المجهز والقائم بعملية البناء . وتتميز هذه الصورة عن الصورة السابقة فى أن المجهز فى البناء المباشر تربطه بالقائمين على بناء السفينة علاقة عمل ومن ثم يخضعون لاشرافه ورقابته ؛ أما فى هذه الصورة فلا رقابة للمجهز على القائمين بالبناء لأنهم تابعين للمقاول وليس للمجهز .

**الثالثة : البناء غير المباشر أو بثمن جزافى :**

وفى هذه الصورة يتفق طالب البناء مع البانى على بناء سفينة محددة المعالم والأوصاف مقابل مبلغ محدد يدفعه طالب البناء . وعلى أثر هذا الاتفاق يقوم البانى بشراء المواد اللازمة لبناء السفينة والاتفاق مع العمال والفنيين والمهندسين الذين سيقومون بعملية البناء .

وتعتبر هذه الطريقة المتبعه فى بناء السفن الحديثة حيث يتفق طالب البناء مع الترسانات أو الشركات المتخصصة فى بناء السفن على مواصفات

---

(١) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٨٣ ؛ د/ نادية معوض ، المرجع السابق ، ص ٧٢ .

السفينة المطلوبة ؛ ويلتزم الأول بدفع المبلغ المتفق عليه ويلتزم الثانى بتسليم السفينة بذات المواصفات فى الميعاد المحدد .

ونظرا لأن هذه الطريقة هى المتبعة فى بناء السفن فإننا سنتناولها بالدراسة لما تثيره من مشكلات تتعلق بطبيعة العقد وأركانه وآثاره .

**أولا : طبيعة عقد البناء غير المباشر :**

بالنسبة لمدى تجارية عقد بناء السفينة فقد قرر المشرع ( م ٢/ ١٠ تجارى ) أنه من الأعمال التجارية ، وعلى ذلك يعتبر عقد بناء السفينة تجاريا دائما بالنسبة للبانى . أما بالنسبة لطالب البناء فالأمر يتوقف على الغرض من بنائها ؛ فإذا كان المتفق على بنائها سفينة تجارية ، إعتبر العقد تجاريا ؛ أما إذا كانت من سفن الصد أو النزهة فلا يعتبر العقد تجاريا ، لأن أعمال الصيد والنزهة لا تعبتر من الأعمال التجارية .

أما عن الطبيعة القانونية لهذا العقد ؛ فقد انعقد اجماع الفقه [1]على عدم اعتباره عقد مقاولة ؛ لأن البانى يقوم ببناء السفينة التي حدد طالب البناء مواصفاتها بمواد مملوكة له . وإقتصر دور طالب البناء على دفع المبلغ المتفق عليه . وانعقد اجماع الفقه كذلك على أن هذا العقد يعتبر عقد بيع أشياء مستقبلة أو بيع تحت شـرط التسليم ؛ لأن محل العقد هو السفينة التى لم يتم بناؤها بعد . وقد أجاز المشرع ( م ١/١٣١ مدنى ) أن يكون محل الالتزام شيئا مستقبلا . وهذا ما أكدته المادة ١٤ من القانون البحرى الجديد

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٨٦ ؛ د/ مصطفى طه المرجع السابق ، رقم ٧٩ ؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٥٩ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٣٦ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٩٦ .

عندما قررت بقاء ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الى طالب البناء إلا بقبول تسليمها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق على غير ذلك .

اذا كان عقد بناء السفينة عقد بيع لشئ مستقبل علي هذا النحو وهذا يعنى استمرار احتفاظ متعهد البناء بملكية السفينة حتى تمام بنائها وتسليمها لطالب البناء ، فإن ذلك قد يترتب عليه نتائج ضارة بطالب البناء ؛ وتتمثل هذه النتائج فى أنه يجوز لمتعهد البناء أن يرهن السفينة وهى فى طور البناء أو يرتب عليها أى حق عينى آخر . هذا بالاضافة الى أنه اذا أفلس متعهد البناء فإن السفينة تدخل فى تفليسته ؛ وبالتالى لايكون أمام طالب البناء من وسيلة لاستعادة مادفعه من الثمن سوى الدخول كدائن عادى فى تفليسة متعهد البناء وبالتالى يخضع لقسمة الغرماء .

ولتجنب هذه النتائج الضارة بطالب البناء ينبغى أن يشترط الأخير فى عقد بناء السفينة أحد شرطين : الأول : أن تنتقل ملكية السفينة إليه جزءا جزءا بما يعادل الأجزاء المدفوعة من الثمن . والثانى : اعتبار الأجزاء المدفوعة من الثمن بمثابة قرض ، ثم يرتب بهذا القرض رهنا بحريا على السفينة لصالحه ضمانا للوفاء بهذا القرض ؛ وفى هذه الحالة يطمئن طالب البناء بأنه لن يضار، حيث سيحصل علي حقه بالأولوية علي غيره وله حق تتبع السفينة في أى يد تنتقل اليها[١] .

**ثانيا : أركان العقد واثباته :**

عقد بناء السفينة من العقود الرضائية ومن ثم ينعقد بتلاقى الايجاب والقبول الصادرين عن ذى أهلية قانونية وبشرط ألا يشوبها عيب من عيوب

(١) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٨٦؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٨٩.

الرضا، وهى الغلط والتدليس والاكراه والاستغلال . ويجب أن يكون للعقد محل ممكنا ومشروعا ؛ ومحل العقد فى هذا المجال هو بناء السفينة طبقا للنماذج والرسومات والمواصفات التى يحددها طالب البناء . كما يجب أن يكون للعقد سبب مشروع . وعقد بناء السفينة لا يخرج فى ذلك عن القواعد العامة للعقود .

وقد ثار الخلاف في ظل القانون البحرى الملغى حول إثبات عقد بناء السفينة حيث يذهب البعض إلى اشتراط افرغه في الشكل الرسمى ، وذلك باعتباره عقد بيع سفينة ولكن هذا الرأى لم يلق قبولا من الفقه على أساس أن المشرع ( م ٣ بحرى قديم ) يشترط الرسمية فى عقد بيع السفينة تامة البناء والتى تقوم بالسفر ؛ أما السفينة التى لم يتم بناؤها فإن عقد البناء يخضع للقواعد العامة فى الاثبات وهى تقضى بحرية الاثبات في المواد التجارية .

وبعد صدور القانون البحرى الجديد أزال المشرع هذا الخلاف بالنص في المادة ١٣ على أنه " لايثبت عقد بناء السفينة وكل تعديل يطرأ عليه إلا بالكتابة " .

ومن ذلك يتضح أن الكتابة المطلوبة في هذا المجال هى مطلق الكتابة سواء كانت عرفية أو موثقة . وهى مطلوبة لاثبات العقد وليس لانعقاده ؛ وبالتالى لايعتبر العقد الغير مكتوب باطلا .

واشتراط الكتابة كوسيلة لاثبات عقد بناء السفينة يرجع إلى أهمية هذا العقد وأحتوائه على بيانات ونماذج وشروط يصعب اثباتها بوسيلة أخرى بالاضافة إلى أنه كثيرا مايثار بشأنها اختلافات لايمكن تجنبها إلا بالكتابة ، وخاصة أن أثمان بناء السفن علي قدر كبير من الضخامة .

**ثالثا: آثار العقـــد:**

عقد بناء السفينة كأى عقد يرتب آثارا بالنسبة لطرفيه ، طالب البناء والبانى ؛ وتتمثل هذه الآثار فى مجموعة من الحقوق والالتزامات المتبادلة بين الطرفين ؛ بحيث تعتبر حقوق أحد الطرفين التزامات الطرف الآخر والعكس . وعلى ذلك نبدأ بتحديد آثار العقد بالنسبة لطالب البناء ثم للبانى :

**(١) بالنسبة لطالب البناء ( المجهـــز ) :**

يعتبر دفع الثمن هو الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق طالب البناء . والأصل أن يدفع هذا الثمن بعد استلام السفينة ومعاينتها ؛ ولكن غالبا مايتفق في العقد علي دفع الثمن على دفعات أثناء مرحلة البناء .

كما يلتزم طالب البناء بتسلُّم السفينة من البانى فى الميعاد المحدد ؛ فإذا امتنع عن ذلك رغم إنذاره وهلكت السفينة بعد ذلك تحمل هو تبعة هلاكها .

**(٢) بالنسبة للبانى :**

يقع على عاتق البانى التزاماً ببناء السفينة وتسليمها إلى طالب البناء وعليه أيضا التزاماً بضمان خلو السفينة من العيوب .

( أ ) **الالتزام بنقل الملكية والتسليم:** يلزم البانى باتمام بناء السفينة طبقا للمواصفات المتفق عليها وخلال المدة المحددة فى العقد . وتظل السفينة خلال مدة بنائها ملكا للبانى [١]، ومن ثم يتحمل تبعة هلاكها ، وهذا يضطره إلى التأمين عليها حتى يتجنب آثار هلاكها وخاصة عند إنزالها البحر .

---

(١) المادة ١٤ بحري جديد .

وبعد تمام البناء يلتزم البانى بتسليم السفينة ونقل مليكتها إلى طالب البناء . وغالبا مايتم الاستلام بعد الفحص والمعاينة بمعرفة خبراء متخصصين يلجأ اليهم طالب البناء . ولا تسلم السفينة الى طالب البناء إلا عائمة علي سطح الماء .

واذا كانت القاعدة أن السفينة تظل ملكا للبانى خلال فترة البناء ولا تنتقل الملكية إلى طالب البناء إلا بقبول تسلمها بعد تجربتها ( م ١٤ بحرى جديد ) ؛ إلا أن المشرع أقر فى ذات المادة حق الطرفين فى الإتفاق علي غير ذلك ،كأن يتفق علي انتقال ملكية كل جزء يتم بناؤه من أجزاء السفينة مقابل جزء من الثمن . وتبدو أهمية هذا الشرط في أنه يجنب طالب البناء مخاطر إفلاس البانى أو تصرفه فى السفينة أو ترتيبه لحقوق عينيه تبعية عليها ، كرهنها مثلا [١].

**( ب ) الالتزام بضمان العيوب الخفية :**

لما كان عقد بناء السفينة يعتبر بمثابة عقد بيع لأشياء مستقبلة فإن البانى يلتزم بضمان العيوب الخفية بصفته بائعاً للسفينة . وهذا ماقررته المادة ١٥ من القانون البحرى الجديد بقولها " يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قَبِل الطالب تسلم السفينة بعد تجربتها " .

ورغم أن المشرع نص علي التزام متعهد البناء بضمان العيوب الخفية إلا أنه ترك تحديد مضمون العيب الخفى للقواعد العامة [٢]، التى تلزم البائع بالضمان اذا لم يتوافر فى المبيع وقت التسليم الصفات التي كفل للمشترى وجودها فيه ، أو إذا كان بالمبيع عيب ينقص من قيمته أو من نفعه بحسب

---

(١) راجع ماسبق بشأن طبيعة عقد بناء السفينة .

(٢) المادتين ٤٤٧ و ٤٤٨ من القانون المدنى .

الغاية المقصودة ؛ والتى تستفاد مما هو مبين فى العقد أو مما هو ظاهر من طبيعة الشئ ، أو الغرض الذى أعد له . ويضمن البائع هذا العيب ولو لم يكن عالما بوجودة ، على أساس أنه متخصص ويفترض فيه العلم به ، فإن لم يكن يعلم فهو مقصر ؛ وبالتالى يستوى البانى مع البائع سيئ النيه الذى لايستطيع أن يتحللّ من الضمان [١].

ولكن لايدخل ضمن العيوب الخفية العيوب التي كان طالب البناء يعلمها أو كان يستطيع أن يتبينها بنفسه لو أنه فحص السفينة بعناية الرجل العادى . ومع ذلك يظل الضمان قائما اذا ثبت أن البائع قد أكد للمشترى خلو المبيع من العيب أو أنه قد تعمد إخفاء العيب غشا منه .

ومع ذلك لايضمن البائع عيبا جرى العرف البحرى على التسامح فيه . ولايعتبر تنازلا عن ضمان العيوب الخفية إستلام طالب البناء للسفينة بعد تجربتها، لأن ذلك لا يعنى سوى قبوله للعيوب الظاهرة فقط [٢]. وهذا ماقررته المادة ١٥ من القانون البحرى الجديد .

واذا ثبت وجود عيب خفى فى السفينة تنطبق القواعد العامة ، حيث يجوز لطالب البناء التمسك بفسخ العقد مع التعويض ؛ أو أن يطلب انقاص الثمن بما يعادل قدر النقص الذى سببه هذا العيب . ويلتزم متعهد البناء بتعويض طالب البناء عما لحقه من خسارة ومافاته من كسب من جراء وجود هذه العيوب ، وذلك طبقا للقواعد العامة فى المسئولية العقدية .

أما اذا أصاب الغير ضرر من جراء هذا العيب الخفى فإن متعهد البناء يلتزم فى مواجهة الغير بالتعويض على أساس قواعد المسئولية التقصيرية ؛ لأن

(١) د / سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٩٨ .
(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٩٠ .

وجود هذا العيب الخفى فى السفينة يعفى الناقل من المسئولية قبل الغير الذى لحقه الضرر ·

**انقضاء دعوى الضمان :**

لم يترك المشرع انقضاء دعوى الضمان لحكم القواعد العامة ، كما هو الشأن بالنسبة لمفهوم العيب الخفى والآثار المترتبة علي وجوده ، وانما نص فى المادة ١٦ من القانون البحرى الجديد على أنه " تنقضى دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب ، كما تنقضى تلك الدعوى بمضى سنتين من وقت تسلم السفينة مالم يثبت أن متعهد البناء قد تعمد إخفاء العيب غشا منه " .

يتضح من هذا النص أن المشرع يحدد ثلاث مدد مختلفة لإنقضاء دعوي طالب البناء ضد متعهد البناء بضمان العيوب الخفية التى تظهر فى السفينة بعد استلامها . وهذه المدد هى :

١ - **سنة من تاريخ العلم بالعيب** : وفى هذه الحالة يبدأ التقادم من تاريخ العلم الفعلى بالعيب الموجود فى السفينة بناءا على تقرير من الخبراء فى هذا الشأن . ومن ثم لايستطيع طالب البناء رفع دعوى الضمان المقررة بسبب وجود عيب خفى فى السفينة اذا مضت سنة من تاريخ علمه بهذا العيب · ومن الجدير بالذكر أن اكشاف العيب يتم بعد استلام السفينة وتجربتها . ويقع عبء اثبات مضى السنة على عاتق متعهد البناء عندما يتمسك بانقضاء دعوى الضمان بالتقادم .

٢ - **سنتين من تاريخ استلام السفينة** : فى هذه الحالة يفترض المشرع أن طالب البناء استلم السفينة بعد تجربتها ولم يظهر بها عيب أو لم يكتشف

فيها عيب خلال السنتين التاليتين للإستلام . وهنا يرغب المشرع فى إخلاء سبيل متعهد البناد ورفع عبء الضمان عن كاهله ، حتى يستقر تعامله مع طالب البناء ؛ ولذلك لم يجز لطالب البناء أن يرفع ضد متعهد البناء دعوى ضمان العيوب الخفية بعد مضى السنتين من تاريخ إستلام السفينة . ولاشك أن فى ذلك تحفيزا لطالب البناء على سرعة الفحص بواسطة المتخصصين لاكتشاف العيوب الخفية فى وقت مبكر حتي لايتعرض حقه فى التعويض أو الفسخ أو فيهما معا للتقادم .

**(٣) خمسة عشر سنة من تاريخ إستلام السفينة :** يفترض المشرع أن طالب البناء لم يكتشف العيب الخفى إلا بعد مضى سنيتين من تاريخ استلامه للسفينة ؛ وفى هذه الحالة لايجوز له رفع دعوى الضمان . ولكن المشرع قدر أن متعهد البناء قد يلجأ الي حيلة معينة تخفى هذا العيب إلى مابعد هذه المدة وبذلك يفلت من الضمان الذى قرره المشرع لطالب البناء . وهنا يعامل المشرع متعهد البناء بعكس قصده ويطيل مدة الضمان الى خمس عشرة سنة من تاريخ إستلام السفينة ؛ وذلك بشرط أن يثبت طالب البناء أن متعهده قد تعمد اخفاء هذا العيب غشا منه . ومن هنا إذا لم يتعمد إخفاء العيب أو كان إخفاء العيب دون غش منه أو كان متعهد البناء لا يعلم بوجود هذا العيب أصلا بسبب الإهمال فإن دعوى الضمان تنقضى بمضى سنتين من تاريخ إستلام السفينة .

والمدد المقررة بالمادة ١٦ من القانون البحرى الجديد هى مدد تقادم ؛ ومن ثم لايجوز الاتفاق على مايخالفها بالزيادة أو النقصان ؛ وذلك تطبيقا للمادة ١/٣٨٨ من القانون المدنى [١]. كما أنها تخضع لقواعد وقف التقادم وانقاطعه [٢].

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ١٠٩ .
(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٩٤ .

هذا ويجوز للطرفين الاتفاق على شروط ضمان أشد لمصلحة طالب البناء، ومن قبيل ذلك التزام متعهد البناء بضمان حسن سير السفينة مدة معينة من تاريخ بدأ التشغيل [١].

## إصــــلاح السـفن:

يعتبر عقد إصلاح السفن عقد مقاولة عادية يلتزم بمقتضاه متعهد الاصلاح ( الترسانة البحرية ) باجراء الاصلاحات المتفق عليها والموضحة فى العقد أو التقريرات الفنية الملحقه به وذلك نظير مبلغ محدد يدفعه المجهز .

ونظرا لأهمية هذا العقد ، حيث يعيد السفينة إلى الملاحة البحرية ؛ ومن ثم نصت المادة ١٧ من القانون البحرى الجديد على سريان القواعد الخاصة بالتزام متعهد البناء بضمان العيوب الخفية وإنقضاء دعوى الضمان على متعهد إصلاح السفينة . وعلى ذلك يضمن متعهد الاصلاح العيوب الخفية التى تكتشف فيما قام به من إصلاحات ،والتى لم يستطع المجهز اكتشافها عند إستلام السفينة . ويظل هذا الضمان على عاتق متعهد الاصلاح حتى تنقضى دعوى ضمان العيوب الخفية باحدى المدد المقررة فى المادة ١٦ من القانون البحرى وهى : سنة من وقت العلم بالعيب ؛ أو سنتين من وقت إستلام السفينة بعد إصلاحها ؛ وذلك مالم يثبت أن متعهد الاصلاح قد تعمد إخفاء العيب غشا منه ؛ ففى هذه الحالة تتقادم دعوى ضمان العيوب الخفية بخمس عشرة سنة ، طبقا للقواعد العامة ، تبدأ من تاريخ إستلام السفينة بعد إصلاحها .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٩٤ .

## المبحث الثانى

## صــور ملكيـة الســـفينة

**تمهيد وتقسيم :**

السفينة قد تكون ملكا لفرد ؛ وهذه أقدم صور ملكية السفن [١]، حيث كانت السفن صغيرة ولا تحتاج لإمكانيات كبيرة فى بنائها ، ومع إتساع نطاق الملاحة البحرية على أثر زيادة الثروة ، إحتاج بناء السفن الى مواد وآلات تفوق قدرة الفرد الواحد ومن ثم بدأت تظهر عمليات اشتراك أكثر من فرد فى ملكية سفينة واحدة سواء كان ببنائها أو شرائها مشاركة ، وهذا مايعرف بالشيوع البحرى . ومع ظهور الاتجاهات الرأسمالية ووصولها إلى المرحلة الاستعمارية بدأ يتسع نطاق الملاحة البحرى أكثر من ذى قبل ، حيث الحاجة إلى نقل ثروات البلاد التى امتدت اليها سيطرة الدول الاستعمارية ؛ وبالتالى الحاجة إلى سفن ذات حجم أكبر وامكانات أقوى ، وخاصة بعد اكتشاف البخار كوسيلة لتسيير السفن ؛ وفى ظل هذه المستجدات أصبحت إمكانات الأفراد عاجزة عن توفير الأموال اللازمة لبناء السفن وقد وجد المسيطرون علي التجارة البحرية فى ذلك الوقت أن الوسيلة المناسبة لتوفير هذه الأموال هو تكوين شركات مساهمة يكون غرضها امتلاك هذه السفن والقيام بعمليات النقل والتجارة البحرية ، وخاصة أن شركة المساهمة كانت وسيلة الاقتصاديات الرأسمالية في تجميع الثروات اللازمة لإنشاء أكبر المشروعات .

ومع ظهور الاتجاهات الاشتراكية ووصولها إلى الحكم بدأ تدخل الدولة

---

(١) ومن الجدير بالذكر أنه لايوجد مايمنع الآن من ملكية فرد لسفينة أيا كان حجمها ، وان كان هذا نادرا ؛ إلا أن هذه الصورة موجودة الآن ولكن فى صورة ملكية شركة لسفينة أو أكثر ، لأن الشركة شخص اعتبارى يجوز له ملكية السفينة وبالتالى لاتعتبر السفينة مملوكة للشركاء .

فى مجال التجارة البحرية وإمتلاك سفناً تقوم بذات النشاط الذى تقوم به السفن المملوكة للأفراد ؛ بعد أن كان نشاط سفن الدولة مقتصرا علي المجالات الحربية والخدمة العامة .

يتضح من ذلك أن السفينة قد تكون مملوكة لشخص واحد ؛ وهذا الشخص قد تكون شخص طبيعى أو اعتبارى ، كشركات المساهمة أو الدولة كأكبر شخص إعتبارى . وهذا النوع من الملكية لا يثير مشاكل على قد كبير من الأهمية ، فيما عدا السفن المملوكة لدولة ، التى قد تحتج بمالها من سيادة وتريد أن تُعامَل سفنها بموجب قواعد خاصة تختلف عن القواعد التى تحكم سفن الأفراد والأشخاص الاعتبارية الخاصة .

ويتضح كذلك أن السفينة قد تكون مملوكة لعدد من الأشخاص وهذه هى الملكية على الشيوع ، التى أراد المشرع البحرى أن يضع لها نظاما خاصا يختلف عن القواعد التى تنظم الملكية على الشيوع التي نظمها القانون المدنى.

ولذلك لن نتعرض فى دراستنا إلا للسفن المملوكة على الشيوع والسفن المملوكة للدولة . أما السفن المملوكة لشخص واحد ، سواء كان شخص طبيعى ( فرد ) وهى تقتصر علي السفن الصغيرة وسفن الصيد والنزهة ، أو شخص إعتبارى ، شركة مساهمة مثلا ؛ فلن نُفرد لها بحثا خاصا ، لأنها تخضع لجميع قواعد القانون البحرى ولا تثير أية مشلكة .

## المطلب الأول

## ملكية السفينة على الشيوع

## ( الشيوع البحرى )

**تمهيد وتقسيم :**

رغم أن الشيوع البحرى يعتبر من أقدم صور ملكية السفن ، وقد بدأ فى النزول عن عرشه مع ظهور الشركات التى تمتلك السفن وتقوم باستغلالها ، إلا أن الشيوع لايزال محتفظا بأهميته ، باعتباره الصورة الغالبة فى ملكية السفن الصغيرة وسفن الصيد ؛ بالاضافة الى إمكان وجود فى ملكية السفن العملاقة التي تشترك في ملكيتها أكثر من شركة .

ويبدو أن أهمية الشيوع هى التى دفعت المشرع المصرى أن ينظمه بأحكام تفصيلية فى القانون البحرى الجديد رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ ؛ وذلك فى المواد من ١٨ إلى ٢٨ ، بعد أن كان كل اهتمام القانون البحرى القديم بالشيوع البحرى متمثلا فى المادة ٢٤ التى نقلها المشرع عن المادة ٢٢٠ من التقنين التجارى الفرنسى ، التى ألغيت ليقوم القانون رقم ٥ لسنة ١٩٦٧ بتنظيم الشيوع البحرى فى المواد من ١١ إلى ٣٠ نظرا لزيادة أهميته فى فرنسا أيضا .

فما هو الشيوع البحرى ؟ وماطبيعته القانونية ؟ وكيف تتم إدارته ؟ وماهى حقوق والتزامات الشركاء على الشيوع ؟ وأخيرا ماهى الأسباب التي تؤدى إلى انقضاء الشيوع البحرى ؟ هذا مانتناوله فى النقاط التاليه طبقا لأحكام القانون البحرى الجديد .

**أولا : تعريف الشيوع البحرى :**

لم يتضمن القانون البحرى تعريفا للشيوع البحرى ؛ ولكن تناولت المادة ٨٢٥ من القانون المدنى تعريف الملكية الشائعة عموما بقولها " إذا ملك اثنان أو أكثر شيئا غير مفرزة حصة كل منهم فيه ، فهم شركاء على الشيوع ، وتحسب الحصص متساوية إذا لم يقم دليل علي غير ذلك " .

يتضح من ذلك أن الشيوع يعبر عن حالة يتعدد فيها ملاك شيئ معين دون أن يكون لكل منهم حصة مفرزة وإنما يملك كل منهم فى كل ذرة من ذرات هذا المال . ومن هنا يمكن تعريف الشيوع البحرى بأنه إشتراك أكثر من شخص فى ملكية سفينة دون أن يكون لكل منهم حصة مفرزة فيها .

والشيوع البحرى ، كما هو الشأن فى الشيوع عموما ، قد يكون إختياريا ، وذلك عندما يشترك اكثر من شخص فى بناء أو شراء سفينة . وقد يكون إجباريا ، وذلك عندما تؤول ملكية السفينة إلى عدد من الأشخاص بالميراث أو الوصية أو الهبة .

وأشخاص الشيوع قد يكونوا أشخاص طبيعيين ( أفراد ) أو أشخاص إعتباريين ، كما إذا اشتركت أكثر من شركة فى بناء أو شراء سفينة .

وقد استقر العرف البحرى فى حوض البحر الأبيض المتوسط منذ زمن بعيد علي تقسيم السفينة إلى أربع وعشرين حصة متساوية ، وتسمى كل حصة قيراطا ، ( وهو تقسيم ذو أصل عربى ) [١]. ومع ذلك توجد أعراف أخرى بتقسيم السفينة ، كالمعمول به فى القانون الإنجليزى ، وحيث تقسم السفينة إلى ٦٤ جزء .

---

(١) د/ على البارودى ، المرجع السابق ، رقم ٣٣ ، ص ٥١ .

والأصل فى أنصباء الشركاء على الشيوع أنها متساوية مالم يقم دليل على غير ذلك ، كالنص فى عقد البناء أو الشراء أو أعلام الوراثة على تحديد نصيب كل شخص .

**ثانيا : طبيعة الشيوع البحرى :**

يلاحظ من القواعد المنظمة للشيوع البحرى أنه يدار بواسطة مدير أو أكثر أو بواسطة جميع الشركاء فيه ، وتصدر القرارات الخاصة بادارة الشيوع وفقا لرأى الأغلبية ، كما أن الشركاء يُسألون عن الديون الناشئة عن الشيوع فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم ، وذلك مالم يوجد إتفاق مخالف ؛ وأيضا يُسأل مدير الشيوع اذا كان من الشركاء ، فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ؛ فاذا تعدد المديرون ، كانوا مسئولون فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم . وأخيرا يشترك الشركاء المشتاعين فى تحمل نفقات الشيوع أو خسائرة ولكل منهم جزء من الأرباح التى يحققها .

من خلال هذه القواعد ثار الخلاف حول طبيعة الشيوع البحرى . حيث ذهب الرأى السائد فى الفقه والقضاء الفرنسيين إلى القول بأن الشيوع البحرى هو نوع من أنواع الشركات التجارية ذو الطبيعة الخاصة [1]؛ وموضوع هذه الشركة هو إستغلال السفينة واقتسام ماينشأ عن ذلك من أرباح أو خسائر ؛ وقد إنتهى هذا الرأى إلى نتيجة معينة مفادها أنه فى حالة عدم وجود نص معين بين أحكام الشيوع البحرى يحسم الخلاف المعروض على القاضى ؛ وجب عليه أن يرجع إلى القواعد العامة للشركات ليستكمل منها النقص الموجود بين القواعد الخاصة بالشيوع .

---

(١) من هذا الرأى فى الفقه المصرى د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ٨٥ ، ص ١٠٨ .

أما الرأى السائد فى الفقه والقضاء المصريين [١] يعتبر الشيوع البحرى شيوعا عاديا وضع له المشرع تنظيما خاصا يكفل حسن إدارته ويعمل على حل الخلافات بين الشركاء ، ويضمن حقوق الغير . وقد إستند أنصار هذا الرأى فى نفى إعتبار الشيوع نوعا من الشركة إلى عدم توافر الأركان الموضوعية الخاصة للشركة ، وخاصة نية المشاركة .

ولكننا نذهب مع جانب آخر من الفقه المصرى[٢] إلى القول بأن الصورة التى جاء عليها تنظيم الشيوع البحرى طبقا للقانون البحرى الجديد يعتبر أقرب إلى شركات الأشخاص ، وخاصة التضامن ، منه إلى الشيوع العادى ، حيث قرر المشرع ( م ٢٢ ) المسئولية الشخصية والتضامنية لمالكى الشيوع تجاه الغير عن الديون الناشئة عن استغلاله ؛ وكذلك يسأل مدير الشيوع فى جميع أمواله تجاه الغير عن الديون الناشئة عن الشيوع ، وفى حالة تعدد المديرين تكون مسئوليتهم تضامنية وهذه الأحكام توجد ضمن قواعد شركات الأشخاص ولايعرفها الشيوع العادى .

ولايقدح فى القول باقتراب الشيوع البحرى من الشركات نص المادة ١/٢٣ بحري جديد على منح كل مالك في الشيوع حق التصرف فى حصته دون موافقة المالكين الآخرين ، لأن المشرع عاد ووضع قيودا معينة على تصرف الشريك فى حصة فى حالات كثيرة ، ومنها حق الاسترداد المقرر للشركاء الآخرين فى حالة تنازل شريك عن حصته إلى الغير ( م ٢٤ بحرى جديد) . هذا بالاضافة الى أن المشرع لم يحظر علي الشركاء الاتفاق على مايخالف المبدأ

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٥٧ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق رقم ٧٥ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٤٣ ؛ د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، رقم ١٩٨ \ د/ على جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٤٩ .

(٢) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٦٥ ، هامش (١) .

الذى وضعه فى المادة ١/٢٣ بحرى ومن ثم يجوز لهم تنظيم التنازل عن الحصص بما يتفق مع مصلحتهم . وحق الشركاء فى تنظيم التنازل عن الحصص بما يتفق مع مصلحتهم . مقرر أيضا للشركاء فى شركات الأشخاص بشرط ألا يصل الى حد إطلاق حرية التنازل وذلك لتحقيق أغراض معينة لا تتعارض مع ماهو مقرر بالنسبة للشيوع .

ومع ذلك لن نذهب إلى حد القول المطلق بإنكار طبيعة الشركة عن الشيوع البحرى ، أو إضفاء هذا الوصف عليه ؛ وإنما ينبغى البحث على الإرادة المشتركة للشركاء فى الشيوع ، ويستشف ذلك من خلال شروط العقد وملابساته ؛ فإذا تبين انصراف ارادتهم إلى إنشاء شركة الغرض منها تشغيل السفينة التى إتفق على بنائها أو تم شراؤها بالأموال التى قدمت منهم ، فإننا نكون أمام شركة تجارية ، اذا كان الغرض تجاريا . وفى هذه الحالة نكون أمام شركة تضامن أو توصية بسيطة حسب ماتم الاتفاق عليه بين الشركاء بالنسبة لمسئوليتهم تجاه الغير عن الديون الناشئة عن هذا الاستغلال ؛ فإذا لم يتفقوا على خلاف قواعد المسئولية الشخصية والتضامنية لجميع الشركاء ، كانت الشركة شركة تضامن ؛ أما اذا اتفق على أن تكون مسئولية بعضهم بقدر الحصة التى قدمها إلى الشركة، كانت الشركة شركة توصية بسيطة . وفى هذه الحالة تنطبق القواعد الخاصة بالشركات ، فى حالة عدم وجود نص فى عقد الشركة .

أما اذا تبين من إرادة الشركاء أنهم لم يهدفوا إلى تأسيس شركة وانما كان قصدهم شراء سفينة أو بناؤها ، وتظل مملوكة لهم كل بقدر حصته المحددة فى العقد فإننا نكون أمام شيوع بحرى وهو ليس شيوعا عاديا وانما شيوع من نوع خاص [١].

---

(١) راجع فى هذا الرأى د/ على البارودى ، المرجع السابق ، رقم ٣٣ .

**ثالثا : ادارة الشيوع البحـــرى :**

يحكم إدارة الشيوع البحرى كما جاء تنظيمها فى القانون البحرى الجديد عدد من القواعد نتناولها على النحو التالى :

**(١) ادارة الشيوع تتم بارادة الأغلبية :**

بموجب المادة ١/١٨ من القانون البحرى الجديد " يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع مالم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك " .

يتضح من ذلك أن إتخاذ القرارات المتعلقة بادارة الشيوع البحرى يتم بالأغلبية وليس باجماع الآراء الذى يصعب تحققه فى أغلب الأوقات ؛ وفى ذلك تسهيل من المشرع لإدارة الشيوع وعدم تعطيل أعماله واستثماره . ولكن هذا المبدأ ليس من النظام العام وانما أجاز المشرع للشركاء الاتفاق على غير ذلك باشتراط أغلبية معينة أو الاجماع إن شاءوا ؛ وذلك وفقا لما يتمشى مع مصالحهم التى يدركونها أكثر من غيرهم .

هذا بالاضافة الى أنه توجد حالات معينة اشترط فيها المشرع توافر أغلبية خاصة أو إجماع الشركاء حتى يكون القرار الذى إتخذه الشركاء صحيحا . وفى هذه الحالات لايجوز للشركاء الاتفاق علي عكس ما اشترطه المشرع رعاية لاعتبارات ومصالح معينة لا تتمثل فى مصلحة الشركاء فقط .

**المقصود بالأغلبية:**

يقصد بالأغلبية فى هذا المجال ، الشركاء المالكين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة مالم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

أى أن الأصل هو سريان القرار الذى يوافق عليه من يملك أكثر من نصف عدد الحصص المقسمة اليها السفينة ( ٢٤ قيراط ) ، أى مايزيد على ١٢ قيراط ، وتكفى هذه الأغلبية ولو كانت مملوكة لشخص واحد فى حين يملك الباقى عدد كبير من الأشخاص .

ومع ذلك قد يكون عدد الشركاء محل إعتبار فى نظرهم ، ومن هنا أجاز لهم المشرع الاتفاق علي إشتراط أغلبية أخرى لصحة القرارات الصادرة بشأن إستغلال السفينة ، كأن يشترطوا أغلبية الحصص وأغلبية الشركاء ، أى أغلبية الرؤوس ؛ أو يشترطوا أغلبية ثلاثة أرباع الحصص وأى أغلبية أخرى للرؤوس .

وكذلك لايخضع لهذه الأغلبية القرارات التى اشترط المشرع لصحتها توافر أغلبية معينة أو اجماع الشركاء .

**هل يجوز للشركاء الاتفاق على أغلبية أقل مما حددها المشرع ؟**

اذا كان المشرع يحتفظ لمالكى السفينة بحق الاتفاق علي أغلبية تخالف الأغلبية المقررة فى المادة ١٨ سالفة الذكر ( وهى الأغلبية المطلقة للحصص ) إلا أن ذلك ينبغى أن يقتصر على امكانية تشديد وزيادة هذه الأغلبية وليس تخفيضها على ماورد فى النص ؛ باعتبار أن ماقرره المشرع يعتبر الحد الأدنى الذى يمكن من خلاله حماية مصالح الأقلية .

**حق الأقلية فى الطعن على قرار الأغلبية :**

اذا كان الأصل هو خضوع الأقلية لقرار الأغلبية ، باعتبار أنه يحقق المصلحة الغالبة لإستغلال الشيوع بما سيعود بالنفع على الأقلية أيضا ؛ فضلا عن أن سريان رأى الأغلبية يحقق مصلحة الشيوع أكثر مما يحققه إشتراط الاجماع الذى قد لايتحقق لأغلب القرارات ؛ إلا أن المشرع رأى أن هذا الأصل

قد لايتفق مع مصلحة الأقلية فى بعض القرارات ؛ كما لم يستبعد إنحراف الأغلبية فى إتخاذ القرارات أحيانا ، اما اضراراً بالاقلية أو تحقيقا لمصلحة خاصة بأحدهم دون النظر إلى مصلحة الشيوع . لكل هذه الاعتبارات ، أجاز المشرع فى الفقرة الثالثة من المادة ١٨ بحرى جديد " لكل مالك من الأقلية التى لم توافق على القرار ، الطعن فيه خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدوره أمام المحكمة الإبتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة ، وللمحكمة الإبقاء علي القرار أو إلغاؤها ، ولايترتب علي الطعن وقف تنفيذ القرار إلا اذا أمرت المحكمة بذلك " .

وهكذا أقام المشرع توازنا بين حق الأغلبية فى إتخاذ القرار وحق الاقلية الرافضة في الدفاع عن حقوقها ؛ فمنحها حق الطعن علي القرار الذى إتخذته الأغلبية . ويشترط المشرع أن يُرفع الطعن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ صدور القرار ؛ وهو ميعاد قصير نسبيا حتى يضع المشرع حدا للمنازعات التى قد تعرقل إستغلال الفينة . وتختص المحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها مكتب تسجيل السفينة بنظر هذا الطعن وهو إختصاص نوعى لايجوز الاتفاق على مايخالفه . وتقوم هذه المحكمة بفحص الأسباب التي أعتمدت عليها الأقلية فى الطعن على القرار الذى إتخذته الأغلبية ؛ فاذا إقتنعت بها حكمت بالغاء القرار المطعون فيه ؛ أما إذا لم ترق هذه الأسباب لاقناع المحكمة رفضت الطعن وأبقت القرار نافذا ، وبهذا يسرى علي الأقلية . وقد ترك المشرع للمحكمة سلطة تقديرية واسعة عند نظر الطعن ؛ فلم يحدد للمحكمة أسبابا معينة تحكم فى حالة وجودها بالإلغاء وفى حالة تخلفها بالإبقاء وخوفا من أن تتخذ الاقلية من حق الطعن علي القرار الذى اتخذته الأغلبية زريعة للكيد وتعطيل إستغلال السفينة وإدارتها فلم يرتب المشرع على مجرد تقديم الطعن

وقف القرار وانما جعل هذا الوقف مرهونا بأمر المحكمة ؛ التي تستطيع أن تلبى طلب الأقلية الطاعنة بوقف تنفيذ القرار ، إن رأت لذلك مبررا ؛ أو أن ترفض هذا الطلب وبالتالى يستمر تنفيذ القرار · ولاشك أن المحكمة ستأمر بوقف تنفيذ القرار اذا اقتنعت بفساده أو إنحرافه أو خطورة الاستمرار فى تنفيذه (١).

**(٢) تعيين مدير الشيوع :**

الأصل أن يدار الشيوع بواسطة الشركاء فيه ؛ ومع ذلك أجاز المشرع تعيين مدير أو أكثر للشيوع · وهذا مانصت عليه المادة ١٩ من القانون البحرى الجديد عندما أجازت " بقرار من أغلبية المالكين أن يعهد بادارة الشيوع إلى مدير أو أكثر من المالكين أو من غيرهم ، فإذا لم يعين مدير الشيوع اعتبر كل مالك مديرا له ، وعند تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا اذا اتفق على خلاف ذلك · ويجب شهر أسماء المديرين فى صحيفة تسجيل السفينة " .

يتضح من ذلك أن إدارة الشيوع البحرى تتم فى إحدى الصور التالية :

(أ ) أن يتولى إدارته جميع المالكين · وفى هذه الحالة يعتبر كل مالك فى مركز مدير الشيوع · ونظرا لتعدد المديرين ، فقد أوجب المشرع أن يعملوا مجتمعين مالم يتفق على خلاف ذلك .

وعند قيام المالكين بادارة الشيوع يتبع رأى الأغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال السفينة مالم ينص القانون أو يتفق على خلاف ذلك . ويطبق فى شأن الأغلبية المطلوبة والطعن على القرارات التى تتخذها القواعد السالفة الذكر .

**(ب) تعيين مدير للشيوع :** أجاز المشرع بموجب قرار يصدر من أغلبية المالكين ، تعيين مدير أو أكثر لإدارة الشيوع · وهذا المدير أو أكثر قد يكون

---
(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١١٢ .

من المالكين أو من غير . وفى حالة تعدد المديرين يجب أن يعملوا مجتمعين إلا إذا أتفق على خلاف ذلك .

وتبدو أهمية تعيين مدير للشيوع فى حالة كثرة عدد المالكين الذين قد يتعذر إجتماعهم لاتخاذ القرارات اللازمة لإدارة واستغلال الشيوع ، مما قد يعطل إستغلال السفينة ويذهب بالفائدة التى ابتدغاها المشرع من وراء وضع مبدأ سيادة رأى الأغلبية فى ادارة الشيوع .

ولكى يعلم الغير بوجود مدير الشيوع وحدود سلطاته أوجب المشرع ( م ٢/١٩ بحرى جديد ) شهر أسماء المديرين بقيدها فى صحيفة تسجيل السفينة .

**سلطات مدير الشيوع :**

يعتبر مدير الشيوع وكيلا عن الشركاء المشتاعين ومن ثم فقد حددت المادة ٢٠ من القانون البحرى الجديد سلطات مدير الشيوع بقولها " للمدير القيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقتضيها ادارة الشيوع ، ومع ذلك لايجوز له إلا بإذن من المالكين يصدر بالأغلبية اللازمة بيع السفينة أو رهنها أو ترتيب أى حق عينى آخر عليها أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة . وكل اتفاق علي تقييد سلطة المدير بغير ماورد بالفقرة السابقة لايحتج به علي الغير "

يتضح من ذلك أن الأصل هو صلاحية المدير للقيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقضتيها إدارة الشيوع ، كتعيين ربان السفينة وابرام عقود النقل وتجهيز السفينة للسفر واجراء الإصلاحات اللازمة وإبرام عقد التأمين على السفينة .

ومع ذلك رأى المشرع أن هناك تصرفات على قدر كبير من الأهمية بالنسبة للشيوع ، ومن ثم إشترط على المدير الحصول علي إذن من المالكين

قبل ابرام هذه التصرفات ؛ ويصدر الاذن للمدير بالأغلبية الخاصة التى نص عليها المشرع بالنسبة لكل تصرف على حدة . وهذه التصرفات هى :

( أ ) **بيع السفينة ؛** ويصدر الإذن بابرامه بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، ويبين فى الاذن كيفية حصول البيع وشروطه ( م ١/٢٦ بحرى جديد ) .

(ب) **رهن السفينة ؛** ويصدر الاذن بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ؛ فاذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين فى الشيوع ( م ٤٢ بحرى جديد ) .

(جـ) **ترتيب أي حق عينى آخر على السفينة أو تأجيرها لمدة تجاوز سنة ؛**
ولم يحدد المشرع أغلبية معينة للموافقة على الاذن بابرام هذه التصرفات ؛ ومن ثم وجب الرجوع إلي القواعد العامة المقررة فى المادة ١٨ من القانون البحرى التى تلزم الاقلية برأى الأغلبية مالم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك والأغلبية المطلوبة في هذا الشأن هى أغلبية المالكين لأكثر من نصف الحصص [١]؛ ومع ذلك يجوز للشركاء الاتفاق على أغلبية أشد . ويرى البعض[٢] عدم لزوم ذلك نظرا لأن المدير يتم تعيينه بهذه الأغلبية فترتد تصرفاته إليها .

**حكم التصرف الذى لم يحصل مدير الشيوع على الاذن المطلوب لابرامه:**

اذا قام مدير الشيوع ببيع السفينة أو رهنا أو إيجارها لمدة تزيد على سنة أو رتب أي حق عينى آخر عليها دون الحصول على الإذن المقرر بالأغلبية

(١) د/ نادية معوض ، المرجع السابق ، ص ٩٧ .
(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١١٣.

المفروضة جاز للمالكين التمسك ببطلان التصرف فى مواجهة من تعامل مع مدير الشيوع [١]؛ لأن القيد الوارد فى المادة ٢٠ يحتج به علي الغير باعتباره قيد قانونى بعكس القيود الاتفاقية التي يرد حكمها فى الفقرة القادمة .

**عدم الاحتجاج بالقيود الاتفاقية الواردة علي سلطة مدير الشيوع :**

بموجب الفقرة الثانية من المادة ٢٠ سالفة الذكر يقرر المشرع ان " كل إتفاق على تقييد سلطة المدير بغير ماورد بالفقرة السابقة ( الأولى من المادة ٢٠ )لايحتج به على الغير " . أى أن يجعل ماورد في المادة ٢٠ من القانون البحرى هو الاطار الذى يحدد سلطات المدير ، فله من حيث المبدأ العام ( القيام بجميع التصرفات والأعمال التى تقتيضها ادارة الشيوع ) والاستثناءات ( وهي التصرفات التى تقتضى إذن خاص من المالكين وهى بيع ورهن السفينة وايجارها لمدة تزيد على سنة وترتيب أى حق عينى آخر عليها ) . وهذا يعنى أن هذه القيود أو الاستثناءات الواردة على سلطة المدير الواسعة قد وردت علي سبيل الحصر .

وقد قرر المشرع عدم الإحتجاج على الغير بأي قيد يزيد علي ماقررته المادة ٢٠ سالفة الذكر ؛ أما فى علاقة المدير مع الشركاء فى الشيوع فالقيد حجة عليه ، لأن المشرع لم يقرر بطلان القيد المخالف ، وانما قرر عدم الاحتجاج به على الغير ، وهذا يعنى أن التصرفات التى يجريها المدير دون الالتزام بهذه القيود الاتفاقية لا تكون باطلة فى علاقة الشيوع بالغير . أما فى علاقة مدير الشيوع بالمالكين علي الشيوع فيعرض للمسئولية القانونية على أساس تجاوز حدود وكالته وبالتالى يلتزم بتعويض مايلحق الشيوع من أضرار ومافاته عن كسب من جراء ذلك .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١١٣ .

**مسئولية مدير الشيوع :**

نفرق فى هذا المجال بين مسئولية المدير فى علاقته بالشركاء فى الشيوع وبين مسئوليته تجاه الغير .

**(١) بالنسبة لمسئولية المدير فى علاقته بالشركاء فى الشيوع :**

يعتبر المدير وكيلا مأجورا عن المالكين فى إدارة الشيوع : ومن ثم يجب عليه بذل عناية الرجل المعتاد ( م ٢/٧٠٤ مدنى ) ؛ وأن يقدم للمالكين كشف حساب عن إدارته والأموال التى وصلت اليه ، ولايجوز له استخدام هذه الأموال لمصلحته الخاصة . وعلى المدير أيضا أن يلتزم الحدود المرسومة له فى سند تعيينه ، ولايجوز له أن يخرج عن هذه الحدود إلا إذا كان من المستحيل عليه إخطار الموكل سلفا وكانت الظروف يغلب معها بأن الموكل كان سيوافق على هذا التصرف ؛ وعلى كل حال يجب أن يبادر المدير بابلاغ المالكين بهذا الخروج عن حدود وكالته ( م ٧٠٣ مدني ) . وكذلك يلتزم المدير بتنفيذ الأوامر التى تصدر اليه من المالكين بالاجماع أو بالأغلبية المقررة قانونا أو إتفاقا .

فإذا خالف المدير القواعد السابقة التزام فى مواجهة المالكين بالتعويض طبقا لقواعد المسئولية العقدية فضلا عن عزله من ادارة الشيوع . وتكون مسئولية المديرين عن أخطائهم فى الادارة تضامنية فيما بينهم فى مواجهة المالكين ( م ٧٠٧ ) وذلك مالم يوجد إتفاق مخالف أو تكون الوكالة قابلة للإنقسام .

**(٢) بالنسبة لمسئولية مدير الشيوع فى مواجهة الغير :**

الفرض فى هذه الحالة أن المدير لم يخالف قواعد الوكالة ولكنه ابرم مع الغير تصرفات معينة نشأ عنها ديون فهل يلتزم المدير بهذه الديون تجاه الغير ؟

للإجابة على هذا التساؤل نميز بين حالتين : الأولى اذا كان المدير من غير المالكين فى الشيوع ، والثانية اذا كان المدير من المالكين .

**(أ) اذا كان المدير من غير المالكين** : فلا يسأل عن الديون المستحقة للغير نتيجة ادارته للشيوع ، لأنه يقوم بادارة الشيوع لحساب المالكين ومن ثم تنصرف الآثار القانونية المترتبة على أعمال الإدارة هذه ، سواء كانت حقوق أو التزامات ، إلى ذمة المالكين ( الأصلاء ) دون المرور بذمة المدير ( الوكيل ) ؛ وذلك طالما كانت الأعمال التى قام بها فى حدود سلطاته ؛ أما اذا تجاوز الحدود المرسومة له من قبيل المالكين أو المحدد بمقتضى القانون كان مسئولا تجاه الغير عن تعويض الغير عما أصابه من أضرار نتيجة هذا التجاوز أو هذه المخالفة ؛ وذلك وفقا لقواعد المسئولية التقصيرية لأنه لاتوجد رابطة قانونية بين المدير والغير . أما عن العمل الذى أجراه المدير مخالفا لحدود وكالته الاتفاقية فهو ملزم للمالكين فى الشيوع لأن المشرع ( م ٢/٢٠ بحرى جديد ) جعل كل إتفاق على تقييد سلطة المدير ، بغير القيود الواردة فى الفقرة الأولى من ذات المادة ، لايحتج به على الغير ؛ ومعنى ذلك أن التصرفات التى تتم بالمخالفة للقيود التى حددها المشرع فى الفقرة الأولى تكون باطلة ، وبالتالى لايمكن للغير مطالبة المالكين بتنفيذها ، وهنا تقوم المسئولية التقصيرية للمدير تجاه الغير والتى يلتزم على أساسها بالتعويض .

**(ب) اذا كان المدير من المالكين فى الشيوع** : بموجب المادة ٢٢ من القانون البحرى الجديد ، يكون المدير مسئولا فى جميع أمواله عن الديون الناشئة عن الشيوع ، واذا تعدد المديرون ، وكانوا من المالكين ، كانت مسئوليتهم فى جميع أموالهم بالتضامن فيما بينهم .

وزيادة فى حماية الغير قرر المشرع ( م ٢٢ بحرى ) أن كل اتفاق على

خلاف ذلك لايحتج به على الغير . أى أنه لايجوز للمالكين ، إذا تولوا ادارة الشيوع بأنفسهم أو وكلوا أحدهم فى ذلك ، أن يتفقوا على شروط تعفيهم أو تخفف عنهم المسئولية التى ألقاها المشرع على عاتقهم حماية للغير . أما فيما بين المالكين فيجوز لهم الاتفاق على توزيع الاعباء والمسئوليات كما يحلوا لهم، ولكن لايحتج بهذا الاتفاق على الغير . وبذلك يقترب مركز المالك فى الشيوع الذى يتولى الادارة مع مركز الشريك فى شركة التضامن حيث يسأل كل منهما عن الديون ( الشيوع أو الشركة ) فى جميع أمواله .

**رابعا : حقوق والتزامات ملاك السفينة علي الشيوع :**

إهتم المشرع بوضع تنظيما دقيقا لحقوق والتزامات مالكي السفينة على الشيوع، وذلك حتى يضمن التخفيف من حجم الخلافات التي تقع غالبا بين الخلطاء مما يعطل السفينة عن القيام بدورها كاحدى لبنات الأسطول الوطنى .

**(١) حقوق الملاك على الشيوع :**

**أ - الحق فى الحصول علي نصيب من الأرباح :** يكون لكل مالك فى الشيوع نصيب فى الأرباح الصافية الناتجة عن إستغلال السفينة ، وذلك بنسبة حصته فى ملكيتها مالم يتفق على غير ذلك ( م ٢٠ بحرى جديد ) .

يتضح من ذلك أن الأصل هو توزيع الأرباح الصافية الناتجة عن إستغلال السفينة بين مالكيها بنسبة الحصص التي يملكها كل منهم . ولكن هذا الأصل ليس من النظام العام وانما أجاز المشرع للملاك أن يتفقوا علي أى كيفية أو نسبة أخرى لتوزيع الأرباح . وجواز الاتفاق علي مايخالف ذلك حق مطلق للشركاء فى الشيوع ؛ ومن ثم لاتنطبق الأحكام الخاصة بشرط الأسد المقرر فى

**الشركات [١]، على الشروط التى ترد فى هذا المجال ويكون من شأنها حرمان أحد الملاك من الحصول على نصيب من الأرباح أو تحمل نصيب فى الخسائر.**

**(ب) حق المشاركة فى ادارة الشيوع،** جعل المشرع إتخاذ القرارات المتعلقة باستغلال السفينة من حق الشركاء المالكين لأغلبية الحصص ؛ وذلك باستثناء بيع السفينة وايجارها لمدة تزيد على سنة فقد اشترط المشرع أغلبية خاصة [٢]. واذا كانت الصورة السابقة صورة إيجابية للمشاركة فى لإدارة فإن الاقلية لاتفقد هذا الحق عندما أجاز لها المشرع الاعتراض على القرارات التى تتخذها الأغلبية [٣].

**(جـ) حق المالك فى التصرف فى حصتة** ؛ قررت الفقرة الأولى من المادة ٢٣ من القانون البحرى الجديد " لكل مالك فى الشيوع حق التصرف فى حصته دون موافقة المالكين الآخرين ، إلا اذا كان من شأن التصرف فقدان السفينة الجنسية المصرية فيلزم أن يوافق عليه جميع المالكين .

ومع ذلك لا يجوز للمالك رهن حصته فى السفينة إلا بموافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل " .

يتضح من ذلك أن الأصل هو حرية كل مالك فى الشيوع فى التصرف فى حصته دون التوقف على موافقة باقى الملاك ؛ سواء كان هذا التصرف بالبيع أو الهبة أو الوصية أو أى صورة من صور التصرف ، وسواء كان المتصرف إليه أحد المالكين الآخرين أو من الغير .

(١) المادة ١/٥١٥ مدنى التى تقرر أنه " اذا اتفق على أن أحد الشركاء لايساهم فى أرباح الشركة أو فى خسائرها ، كان عقد الشركة باطلا " .
(٢) راجع ماسبق ص ٣٢٠ .
(٣) راجع ماسبق ص ٣٢٣ .

ولكن المشرع خرج على هذا الأصل فى حالتين :

**الأولى :** اذا كان المتصرف إليه أجنبى وسيترتب علي هذا التصرف فقدان السفينة للجنسية المصرية ففى هذه الحالة إشترط المشرع لنفاذ هذا التصرف فى مواجهة باقى الملاك ، أن يحصل المالك المتصرف على موافقة جميع الملاك الآخرين ٠

**الثانية :** اذا كان التصرف الوارد على الحصة هو الرهن ، ففى هذه الحالة يشترط موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل حتى يكون الرهن نافذا فى مواجهة باقى الشركاء ، وذلك لأن الرهن أول خطوة للتنازل عن الحصة ،حيث سيتم البيع اذا لم يدفع المدين الراهن الدين المضمون فى الميعاد ٠

وفى جميع الحالات " يظل المالك الذى تصرف فى حصته مسئولا عن الديون التى تتعلق بالشيوع حتى تاريخ شهر التصرف فى صحيفة تسجيل السفينة ( م ٣/٢٣ بحرى جديد ) ؛ وذلك حماية للغير الذى يتعامل مع المالك فى الشيوع ، وحتى يظل سجل السفينة تعبيرا صادقا عن مركزها القانونى والتصرفات الواردة عليها باعتبار السجل وسيلة من وسائل الشهر ٠

**(د) حق المالك العامل فى الانسحاب من الشيوع** ٠ الفرض فى هذه الحالة أن المالك فى الشيوع يجمع بين هذه الصفة وصفة العامل على السفينة ، كأن يكون ربانها أو مهندسا عليها مثلا ؛ وقد أصدر المالكين فى الشيوع أو مدير الشيوع قرارا بفصله من عمله ٠ فى هذه الحالة أجاز له المشرع ( م ٢٥ بحرى جديد ) أن ينسحب من الشيوع ، وتقدر حصته عند الخلاف على قيمتها بمعرفة المحكمة المختصة .

ولكن ليس معنى ذلك ضرورة إنسحاب المالك ، المفصول من العمل ، من

الشيوع ؛ وانما الأمر متروك لحريته واختياره ؛ فإذا فضل البقاء فى الشيوع كان له ذلك وإذا إختار الإنسحاب كان من حقه إجبار الملاك الاخرين على شراء حصته، سواء لحسابهم أو بإدخال شريك آخر ليحل محل هذا المالك .

**(هـ) حق المالك فى ان يطلب من القضاء انهاء الشيوع لوقوع خلاف بين الملاك** . الغرض من الشيوع هو التعارف بين الملاك فى سبيل تحقيق أغراض اقتصادية معينة ؛ وهذا التعاون هو الذى يجعل الملاك يعملون بروح الفريق فى استغلال المال الشائع بأنجح السبل ؛ حتى يؤتى أحسن الثمار . والشيوع البحرى لايختلف عن ذلك فى شئ ؛ حيث يقتضى وجود نوع من الألفة وتلاقى الآراء فى سبيل تحقيق الغرض الذي تم من أجله بناء أو شراء السفينة على الشيوع ولما كانت هذه الألفة وتلاقى الآراء على المصلحة العامه للشيوع هى الروح التى تبعث فيه الحياة ، وهى العلة من وجود الشيوع أصلا ، فمن المنطقى أن يختفى هذا الشيوع وينفرط عقده إذا تحولت هذه الألفه الى عداء وهذا الاتفاق إلى اختلاف يعطل إستمرار استغلال الشيوع وبصورة طبيعية كما كان الأمر من قبل . ولذلك أجاز المشرع فى الفقرة الثانية من المادة ٢٦ من القانون البحرى الجديد " لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد ، أن يطلب من المحكمة المختصة الحكم بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة ، ويبين فى الحكم كيفية حصول البيع وشروطه " .

ومن الواضح أن المشرع لم يترك استعمال هذا الحق مطلقا من كل قيد وإنما اشترط أن يكون من شأن الخلاف الذى وقع بين المالكين جعل استمرار الشيوع على وجه مفيد أمرا متعذرا ؛ وهذا يعنى أن الشيوع قد اتجه الى الخلف فبدلا من النجاح والربح أصبح الاختلاف والفشل ، بحيث يكون الاستمرار فى

الشيوع أقل فائدة من إنهائه . ومن ثم لايقوم مجرد الاختلاف البسيط مبررا لطلب انهاء الشيوع .

ونظرا لخطورة انهاء الشيوع البحرى الذى يترتب عليه بيع السفينة ، وهى إحدى لبنات الأسطول البحرى ، فقد جعل المشرع القول بانهاء الشيوع وبيع السفينة من اختصاص القضاء بناء على طلب أحد الملاك ، الذى يجب عليه تقديم الأسباب التي يبنى عليها طلبه بانهاء الشيوع وبيع السفينة ، وهذه الأسباب تخضع لتقدير المحكمة المختصة ؛ فاذا إقتنعت من خلال المستندات أن الابقاء على الشيوع يعتبر عديم الجدوى وغير مفيد حكمت باجابة طلب المالك ، واذا لم تقتنع بالأسباب والمستندات التي قدمها رفضت طلب المالك. وفى حالة الحكم بإنهاء الشيوع وبيع السفينة ، أوجب المشرع على المحكمة أن تبين فى حكمها كيفية حصول البيع وشروطه ، وهى تستعين فى ذلك بأهل الخبرة فى هذا المجال . ولاشك أن فى قيام المحكمة بذلك حماية للأقلية والمالك طالب انهاء الشيوع من تعسف باقى المالكين ؛ مما قد يؤدى إلى الاضرار به واهدار قيمة حصته .

**(و) حق المالك الذى لم يحجز على حصته فى الاعتراض على بيع السفينة بأكملها** . نظرا لأهمية السفينة وللمحافظة على قيمتها ، فقد قرر المشرع (م٢٧ بحرى جديد ) أنه " اذا وقع الحجز على حصص تمثل أكثر من نصف السفينة ، شمل البيع الجبرى السفينة بأكملها ؛ يتضح أن الغاية التى يريد المشرع تحقيقها من ذلك هى دفع الضرر عن مالكى حصص الاقلية فى الشيوع ؛ حيث سيؤدى البيع الجبرى إلى دخول مالكين آخرين قد لايرتاح لهم المالكين الباقين . كما أن بيع السفينة كاملة يهيئ فرصة حصول المالكين على ثمن أفضل .

ولكن المشرع لم يجعل الأصل السابق مسلمة لاتقبل النقاش وإنما خول لكل مالك من المالكين الذين لم يحجز على حصصهم فى الشيوع أن يطلب من المحكمة المختصة قصر البيع علي الحصص المحجوز عليها ، إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب ( م ٢٧ بحرى جديد ) . وتقدير مدى جدية الأسباب التى بنى عليها المالك طلبه بقصر البيع على الحصص المحجوز عليها متروك للمحكمة المختصة فإذا رأت أنها كذلك اجابته إلى طلبه وإلا رفضت الطلب ، بالتالى يتم بيع السفينة بأكملها .

**(ن) حق المالك فى استرداد الحصص التى يبيعها مالك آخر للغير** [(١)].

الفرض فى هذه الحالة أن أحد المالكين يرغب فى بيع حصته فى الشيوع إلى شخص ، أجنبى عن الشيوع . ونظرا لخطورة دخول هذا الشخص الغريب بين المالكين بما قد يهدد مصالحهم ؛ فقد أوجب المشرع ( م ١/٢٤ بحرى جديد ) على المشترى إخطار المالكين الآخرين بما تم الاتفاق عليه مع البائع ( المالك الآخر ) ، وخاصة الثمن المتفق عليه ؛ وذلك بخطاب موصى عليه مصحوب بعلم الوصول . ومع ذلك لامانع من إرساله علي يد محضر أو تسليمه الى كل مالك باليد مع الحصول على توقيعه بالاستلام . فإذا رأي المالكين أو أحدهم أن من مصلحته شراء الحصص المباعة ، فهو أحق فى ذلك من المشترى ؛ ولذلك أجاز المشرع ( م ٢/٢٤ بحرى جديد ) لكل مالك أن يسترد الحصة المبيعة ، وقد وضع المشرع لذلك اجراءات معينة ، تبدأ باعلان يوجهه المالك الراغب فى

(١) راجع فى حق الشركاء فى استرداد الحصص فى الشركة ذات المسئولية المحدودة ، رسالتنا للدكتوراه مقارنة بين القوانين المصرى والفرنسى ، القاهرة ١٩٩٣ . وهى تناقش المشكلات المتعلقة بحق الاسترداد عموما من حيث الثمن الواجب دفعه فى حالة المبالغة فى الثمن أو الثمن الصورى ، وكذلك أثر عدم اخطار المالكين الآخرين بالبيع ؛ ومدى انطباق حق الاسترداد فى حالة التنازل عن الحصة بغير البيع كالهبة أو الوصية أو المقايضة .

الاسترداد الى كل من البائع والمشترى ؛ ثم يقوم بدفع الثمن والمصاريف ، فإذا رفض البائع أو المشترى إستلام المعروض ؛ جاز له القيام بعرضهما عرضا حقيقيا على يد محضر ويودع المبلغ خزينة المحكمة فى حالة رفض المعروض عليه الاستلام ؛ واذا لزم الأمر يجب على المالك الراغب فى الاسترداد أن يقيم دعوى الإسترداد ضد البائع والمشترى وذلك خلال ثلاثين يوما ٠من تاريخ الإخطار الذي وجهه المشترى الى المالكين بحصول البيع وشروطه ٠

واذا طلب إسترداد الحصص أو الحصة المبيعة أكثر من مالك قسمت بينهم بنسبة حصصهم ( م ٣/٢٤ بحرى جديد ) ٠

**(٢) التزامات الملاك علي الشيوع :**

أ - **تحمل كل مالك نصيبا فى نفقات وخسائر الشيوع .** بموجب المادة ٢١ من القانون البحرى الجديد " يتحمل كل مالك فى الشيوع نصيبا فى نفقات الشيوع وفى الخسارة بنسبة حصته فى ملكية السفينة ، مالم يتفق على غير ذلك " . ويعتبر هذا الالتزام مقابل حق المالك فى الحصول على نصيب فى الأرباح الصافية التي يحققها إستغلال الشيوع ٠

والأصل هو تحمل كل مالك بنسبة الحصص التى يملكها ؛ ولكن هذا الأصل لا يتعلق بالنظام العام ، وانما أجاز المشرع الاتفاق علي مايخالفه ؛ حيث يجوز زيادة مايتحمله المالك عن النسبة التى تخص حصته والعكس صحيح أيضا ٠ كما يجوز الاتفاق على إعفاء مالك معين من تحمل أية خسائر أو نفقات ولا ينطبق علي هذا الشرط نص المادة ١/٥١٤ مدنى ، التي تقضى ببطلان مايعرف بشرط الأسد ، الذى يعفى أحد الشركاء من الخسائر أو يحرمه من المشاركة فى اقتسام الأرباح ٠

**ب - المسئولية الشخصية والتضامنية عن ديون الشيوع .** بعد أن أوضح المشرع فى مطلع المادة ٢٢ من القانون البحرى الجديد ، مسئولية المالكين المدراء للشيوع [١]؛ قرر فى ذات المادة أنه " ويسأل المالكون غير المديرين فى جميع أموالهم وبالتضامن فيما بينهم عن الديون الناشئة عن الشيوع مالم يتفق على غير ذلك ، ولايحتج بهذا الاتفاق فيما بينهم على الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة " .

يتضح من ذلك أن الأصل هو مسئولية مالكى السفينة على الشيوع عن الديون الناشئة عن استغلالها مسئولية شخصية وتضامنية فى مواجهة الغير ؛ ويستوى فى ذلك المديرين منهم أو غير المديرين . ومركزهم فى هذه الحالة يشبه مركز الشركاء المتضامنون .

ولكن هذا الأصل لايتعلق بالنظام العام بالنسبة للمالكين غير المديرين [٢]؛ ومن ثم أجاز المشرع الاتفاق علي خلاف ذلك ، بأن يتفقوا علي عدم التضامن أو إنحصار مسئوليتهم عن ديون الشيوع فى حدود حصة كل منهم ؛ وذلك مع مراعاة ماينفرد به القانون البحرى فيما يتعلق بتحديد مسئولية مالك السفينة تجاه الغير فى حدود مبلغ معين [٣].

وحماية للغير فلم يجعل المشرع للاتفاق الذى يخالف الأصل السابق أثرا فى مواجهة الغير إلا من تاريخ شهره فى صحيفة تسجيل السفينة ، باعتبار أن ذلك يكفل العلانية التى تحقق علم الغير بهذا الاتفاق .

---

(١) راجع ماسبق بشأن مسئولية مدير الشيوع .

(٢) أما بالنسبة للمالكين المدراء ، فهذا الأصل متعلق بالنظام العام ، ولايحتج علي الغير بالاتفاق المخالف لذلك .

(٣) راجع المادة ٨١ ومابعدها من القانون البحرى الجديد ؛ وماسيلى بشأن مسئولية مالك السفينة .

**خامسا : انقضاء الشيوع :**

بموجب المادة ٢٨ من القانون البحرى الجديد " لاينقضى الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجز عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره إلا إذا اتفق على غير ذلك " .

يتضح من ذلك أن المشرع لم يجعل من الإعتبار الشخصى الذى يربط بين المالكين فى الشيوع عاملا أساسيا لدرجة أنه يترتب على زواله انتهاء الشيوع وزواله ؛ وذلك على خلاف شركات الأشخاص .

ومع ذلك لم يغفل المشرع عن أهمية الإعتبار الشخصى فى بعض الحالات التى يقدر فيها المالكين عدم إمكانية الاستمرار فى حالة زوال الاعتبار الشخصى ولذلك أجاز لهم المشرع الاتفاق على انقضاء الشيوع بوفاة أحد المالكين أو الحجر عليه أو شهر إفلاسه أو إعساره .

ومع ذلك ينقضى الشيوع بهلاك السفينة أو باجتماع جميع حصص السفينة فى يد شخص واحد . وكذلك ينقضى الشيوع ببيع السفينة ، سواء كان البيع جبرا عن المالكين[1] أو باختيارهم [2] ، أو بأمر القضاء [3].

---

(١) سواء بالحجز علي جميع الحصص أو مايزيد على نصفها ولم يطلب أحد المالكين قصر البيع على الحصص المحجوز عليها فقط ( م ٢٧ بحرى جديد ) .

(٢) بشرط موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ؛ وبشرط أن يبينوا فى قرار البيع كيفية حصوله وشروطه ( م ١/٢٦ بحرى جديد ) .

(٣) بناء على طلب أحد المالكين عندما يقع بينهم خلاف يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد ( م ٢/٢٦ بحرى جديد .

## المطلب الثاني

## ملكية الدولة للسفن

**تمهيد:**

ظلت ملكية الدولة للسفن قاصره على السفن الحربية والسفن التى تقوم بخدمات عامة ، وذلك حتى الربع الأول من القرن العشرين ، وبعد انتهاء الحرب العالمية الأولى أدركت الدولة أهمية السفن التجارية فى وقت السلم وفى وقت الحرب ، ومن ثم بدأت الدولة مع نهاية الحرب العالمية الثانية فى امتلاك سفنا تجارية إلى جانب السفن الحربية والسفن العامة .

وقد بدأت مصر فى تشجيع أسطولها التجارى منذ عهد بعيد ، عندما قررت فى عام ١٩١٣١ إعانة سنوية لإحدى شركات الملاحة بشرط حيازة حمولة معينة وتشغيل عدد محدد من المصريين عليها ؛ وتابع ذلك العديد من الاجراءات فى هذا السبيل ، كقصر سفر مبعوثى الحكومة على السفن الوطنية ، وافساح المجال لهذه السفن لنقل أكبر قدر من الصادرات والواردات بمقتضى شروط فى العقود الحكومية .

واعتبارا من عام ١٩٥١ بدأ إيجاد جهات رسمية للاشراف علي تنشيط الأسطول الوطنى ؛ وتمثل ذلك فى إنشاء مجلس أعلى للنقل البحري فى ٢٦ مارس سنة ١٩٥١ ، واتحاد شركات الملاحة المصرية فى ٢٦ أكتوبر سنة ١٩٥٣ ؛ ثم أنشأت اللجنة العامة لشئون النقل البحرى فى عام ١٩٥٧ التى ألغيت فى عام ١٩٥٩ ومحل محلها الهيئة العامة لشئون النقل البحرى ، وأصبحت هى الجهة الوحيدة للاشراف على تطوير الأسطول البحرى والنقل البحرى عموما ، وفى عام ١٩٦١ صدر القانون رقم ١٤٦ بانشاء المؤسسة العامة للنقل البحرى ،

وتتبع وزارة المواصلات . وبعد ذلك صدر القانون ١٢ لسنة ١٩٦٤ بانشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ؛ وهى تتمتع بشخصية قانونية مستقلة وتتبع وزارة النقل البحرى ( النقل والمواصلات حاليا ) . وتقوم هذه المؤسسة بتنظيم النشاط الملاحى البحرى التجارى فى الداخل والخارج . وقد حظر المشرع فى المادة السادسة من قانون إنشاء هذه المؤسسة على جميع الوزارات والمصالح الحكومية والهيئات والمؤسسات العامة والشركات التي تملك الحكومة أو احدى المؤسسات العامة ٢٥٪ من أسهمها أو أكثر أن ترتبط على نقل البضائع أوالركاب بحرا إلا عن طريق الشركات التابعة لهذه المؤسسة .

كما قررت المادة السابعة من قانون انشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ( ١٢ لسنة ١٩٦٤) أنه " لا تجوز مزاولة أعمال النقل البحرى والشحن والتفريغ والوكالة البحرية وتموين السفن واصلاحها وصيانتها والتوريدات البحرية وغيرها من الأعمال المرتبطة ، والتى يصدر بتحديدها قرار من وزير المواصلات ؛ إلا لمن قيد فى سجل خاص يعد لذلك بالمؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، ويجوز لوزير المواصلات عند الاقتضاء وبالاتفاق مع الوزير المختص تقرير الاستثناء من هذه الأحكام ؛ولايجوز أن يقيد في السجل المشار اليه إلا المؤسسات العامة أو الشركات التى لاتقل حصة الدولة فى رأس مالها عن ٢٥٪ [١]يتضح من ذلك سيطرة القطاع العام على النقل البحرى فى مصر من خلال المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى ، التى أنشأت لهذا الغرض .

وقد أثارت ملكية الدولة للسفن التجارية مشكلات عديدة ، بشأن مدى تمتع هذه السفن بالحصانة ،وبالتالى عدم جواز الحجز عليها وعدم مقاضاتها أمام قضاء دولة أخرى .وقد اختلف موقف الدول من هذه المشكلات ، حيث ذهب

---

(١) راجع فى ذلك تفصيلا د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٥٠ .

البعض الى قصر الحصانة على السفن الحربية والسفن العامة فقط أما السفن التجارية فتخضع لما تخضع له السفن التجارية المملوكة لأشخاص القانون الخاص ( وهذا هو مسلك القضاء الفرنسى ) ؛ فى حين ذهبت دول أخرى ، كانجلترا إلى إضفاء الحصانة على جميع السفن التى تملكها الدولة .

وقد أسفرت الجهود الدولية عن ابرام اتفاقية بروكسل بشأن حصانة السفن المملوكة للدولة ، وذلك فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ ؛ ثم عدلت بمقتضى برتوكول وقع فى بروكسل بتاريخ ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ . وقد انضمت مصر الى هذه الاتفاقية بموجب القرار الجمهورى رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠ ؛ على أن تنفذ اعتبارا من ٧ أغسطس سنة ١٩٦٠ .

**أحكام اتفاقية بروكسل الخاصة بحصانة سفن الدولة :**

تُميز هذه الاتفاقية بين نوعين من السفن المملوكة للدولة هما : السفن التجارية ، والسفن الحربية والعامة .

**النوع الأول : السفن التجارية المملوكة للدولة :**

لا تتمتع هذه السفن بأية حصانة خاصة وانما تخضع لأحكام القانون البحرى شأنها فى ذلك شأن السفن التجارية المملوكة لأشخاص القانون الخاص ، لأن الدولة عندما تزاول الملاحة البحرية التجارية تعمل وفقا لأساليب القانون الخاص ولاتظهر بمظهر السيادة . وهذا ماقررته المادة الأولى والثانية من الاتفاقية ، وتستنتج هذه الأحكام بمفهوم المخالفة للمادة الثانية من القانون البحرى المصرى الجديد ، التى تقرر عدم سريان هذا القانون على السفن الحربية والسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية . وهذا يعنى خضوع السفن الأخرى ، التى لا يتوافر لها هذه الصفات لأحكام القانون البحرى .

**النوع الثانى : السفن الحربية والسفن العامة :**

بموجب المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل " تتمتع بالحصانة المقررة بمقتضى أحكام هذه الاتفاقية السفن الحربية واليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن المستشفيات والسفن المساعدة وسفن التموين ؛ وغير ذلك من السفن التى تملكها إحدى الدول والتى تكون مخصصة وقت نشوء الدين لخدمة حكومية غير تجارية " .

يتضح من ذلك أن الحصانة التى تقررها هذه الاتفاقية تشمل السفن المملوكة للدولة ، والسفن التى لاتملكها الدولة ولكنها مخصصة لخدمة عامة وقت نشوء الدين ، كأن تكون الدولة قد أجرت هذه السفينة لخدمة أحد مرافقها العامة .

وتثبت صفة السفينة بموجب شهادة يصدرها الممثل الدبلوماسى للدولة مالكة السفينة أو التى تستغل السفينة فى الدولة التى ينظر النزاع أمام محاكمها ( م ٥ من الاتفاقية ) .

**نطاق حصانة السفن الحربية والعامة :**

تتمثل الحصانة فى عدم خضوع هذه السفن لقواعد القانون البحرى التى تنطبق على السفن الخاصة ؛ وكذلك فى عدم جواز مقاضاة هذه السفن أمام محاكم دولة أخرى ؛ بالاضافة الى أنه لايجوز توقيع الحجز عليها أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائى أيا كان أو اتخاذ أية إجراءات قضائية أخرى .

ولكن ليس معنى ذلك التضحية بمصالح أصحاب الشأن ، الذين لحقهم ضرر أو يكون لهم حق متعلق بهذه السفن . ومن ثم أجازت الاتفاقية لهؤلاء اللجوء إلى قضاء الدولة مالكة السفينة أو التى تستغلها ؛ ولايجوز للدولة أن

تدفع بالحصانة اذا تعلق الأمر بأحد الأمور الآتيه :

١ - الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى أو غيره من الحوادث البحرية .

٢ - الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والانقاذ والخسارات البحرية العامة .

٣ - الدعاوي الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات . وجميع الدعاوى الناشئة عن العقود المتعلقة بالسفينة .

ومن الجدير بالذكر أن المشرع المصرى قد قرر عدم سريان أحكام القانون البحرى على السفن البحرية والسفن التى تخصصها الدولة أو أحد الأشخاص العامة لخدمة عامة ولأغراض غير تجارية ( م ٢ بحرى جديد ) .

## المبحث الثالث

## الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة

## ( الامتيازات والرهون البحرية )

**تمهيد وتقسيم :**

تحتاج السفينة لكى تقوم برحلتها الى تجهيزها بالبحارة والمؤمن ، وأثناء رحلتها قد تتعرض لحوادث أو مخاطر فتطلب النجدة أو المساعدة من السفن أخرى ، وكذلك يمكن أن تُحدث السفينة أضرارا بسفينة أخرى أو بالبيئة ؛ كما أن السفينة تدخل أثناء رحلتها موانى دول أخرى فتقدم لها خدمات ومساعدات تلتزم مقابلها بدفع رسوم معينة .

وغالبا لايكون تحت يد الربان الأموال الكافية لمواجهة هذه التجهيزات أو تعويض المضرورين أو دفع الرسوم المستحقة ؛ فهل يعني ذلك توقف السفينة عن إتمام رحلتها ؟

نظرا لأهمية الملاحة البحرية فقد قرر المشرع لهذه الديون إمتياز على السفينة ، يضمن للدائنين الحصول على حقوقهم بالأولوية على غيرهم ، ويسمح لهم بتتبع السفينة تحت أى يد تنتقل اليها للتنفيذ عليها واستيفاء حقوقهم من ثمنها .

والى جانب الامتياز البحرى يوجد الرهن البحرى الذى يقع علي السفينة لضمان ديون ؛ والرهن يأتى فى مرتبة تالية للامتياز ؛ أى أن الدائن صاحب الدين الممتاز يحصل على حقه قبل الدائن المرتهن .

ونظرا لأن الرحلة البحرية تتم فى أكثر من دولة ؛ وهذا يستتبع تحملها

**بديون ممتازة أو رهن فى أكثر من دولة ؛ ولما كانت تشريعات الدول متباينة فى تنظيم حقوق الإمتياز والرهن ؛ فقد عملت الدول جاهدة على إبرام معاهدة دولية تنظم هذا الموضوع ، وأثمرت هذه الجهود عن معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، التى أبرمت فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦.**

ولم تنضم مصر إلى هذه المعاهدة وانما ضمنت أحكامها القانون ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية . وقد تضمن قانون التجارة البحرى الجديد ( ٨ لسنة ١٩٩٠ ) تنظيم حقوق الامتياز والرهن البحرى على غرار ماكان موجودا فى القانون ٣٥ لسنة ١٩٥١ مع بعض الاختلافات البسيطة.

**ترتيب الحقوق العينية التبعية الواردة على السفينة :**

الحقوق العينية التبعية أو التأمينات العينية كما نظمها الكتاب الرابع من القانون المدنى هى : الرهن الرسمى ، وحق الاختصاص ، والرهن الحيازى وحقوق الامتياز . وعلى ذلك اذا وجد عدد من الحقوق العينية على سفينة واحدة فقد وضع المشرع ( م ٥٠ بحرى جديد ) الرهن البحرى فى مرتبة تالية لحقوق الامتياز البحرى ، أما حق الاختصاص فلا يرد فى النظام القانونى المصرى إلا على العقارات ، كما جاء بالمادة ١٠٨٨ من القانون المدنى التى لا تجيز أخذ حق الإختصاص إلا على عقاراً أو عقارات معينة مملوكة للمدين وقت قيد هذا الحق وجائز بيعها بالمزاد العلنى ؛ ومن ثم لايجوز أن يحصل الدائن على اختصاص على السفينة المملوكة للمدين ، لأنها من المنقولات ، ولم يرد فى نصوص القانون البحرى مايجيز ذلك [١].أما بالنسبة للرهن الحيازى فلم ينظمه القانون البحرى تنظيما خاصا . ومن ثم يرجع بشأنه الى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى . ولما كانت السفينة منقولا فإنه يجوز رهنها حيازيا لعدم وجود

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٥٩ .

نص صريح يمنع ذلك ، ولكن من الناحية العملية فانه يندر أن تجد رهنا حيازيا علي السفينة . وعلى ذلك تحتل حقوق الامتياز البحرى المكان الأول بين الحقوق العينية التبعية الواردة فى السفينة ثم يأتى في المكان الثانى الرهن البحرى .

وعلى ذلك سنتناول حقوق الامتياز والرهن البحرى كما جاءت ضمن أحكام القانون البحري الجديد والذى ألغى ضمنا القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ (١). وهى أحكام روعى فيها إلى حد كبير القواعد التى تضمنتها معاهدة بروكسل الخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية . وسنخصص المطلب الأول لحقوق الامتياز البحرية أما المطلب الثانى فسيكون للرهن البحرى .

---

(١) د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ٩٩ .

## المطلب الأول

## حقوق الامتياز علي السفينة

نظم القانون البحرى الجديد حقوق الامتياز الواردة على السفينة فى المواد من ٢٩ إلى ٤٠ ؛ فبين الحقوق الممتازة ؛ وحدد مراتبها فى حالة وجود أكثر من حق ممتاز ؛ ثم عين المحل الذى يرد عليه الامتياز ؛ والآثار المترتبة على وصف الحق بأنه ممتاز ؛ وأخيرا حدد المشرع أسباب انقضاء الامتياز ، وسنتولى بيان هذه الأحكام تباعا على النحو التالى :

### أولا

### الحقوق الممتازة

بموجب المادة ٢٩ من القانون البحرى " تكون حقوقا ممتازة دون غيرها ما يأتى . . . . . . " وهذا يعنى أن تحديد الحقوق الممتازة ورد على سبيل الحصر [(١)] وأن الحقوق المنصوص عليها فى هذه المادة هى وحدها الحقوق الممتازة التى ترد على السفينة ؛ ومن ثم لاتسرى الحقوق الممتازة المقررة فى القانون المدنى أو فى غيره من القوانين على السفينة [(١)].وقد حصر المشرع الحقوق الممتازة فى ست مراتب حددتها المادة ٢٩ سالفة الذكر وجاءت على النحو التالى :

**(١) امتيازات المرتبة الأولى:**

وضعت الفقرة الأولى من المادة ٢٩ المصاريف القضائية التى أنفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها فى المرتبة الأولى للحقوق الممتازة . ويقصد بها

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٥٢ ، ص ١٣١ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق، رقم ١١١ ، ص ١٢٦ و ص ١٢٧ .

المصروفات التى أنفقها أحد الدائنين أو بعضهم أو أحد الملاك على الشيوع فى سبيل بيع السفينة وتوزيع ثمنها على الدائنين ؛ أو على المالكين فى الشيوع فى حالة بيع السفينة جبرا عندما يُحجز على أكثر من نصف حصصها أو فى حالة حصول أحد المالكين على حكم قضائى بإنهاء حالة الشيوع وبيع السفينة بسبب الخلاف بين المالكين ( م ٢/٢٦ بحرى جديد ) .

وتبدو الحكمة من تقرير هذا الامتياز واضحة ؛ حيث أن هذه المصروفات أنفقت لمصلحة جميع الدائنين أو الشيوع ، لأنه لولا هذه المصروفات ما أمكن بيع السفينة وحصول كل دائن على حقه ؛ ومن ثم يكون من المنطقى خصم هذه المصروفات من ثمن السفينة قبل توزيعه على الدائنين أو المالكين .

ولذلك لا تعتبر من الديون الممتازة المصروفات التي ينفقها أحد الدائنين للمحافظة على حقة الخاص ؛ لعدم توافر الحكمة من تقرير هذا الامتياز [١].

**(٢) إمتيازات المرتبة الثانية:**

وتشمل " الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو لأحد أشخاص القانون العام ؛ وكذلك رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى " ( م ٢/٢٩ بحرى جديد ) .

والحكمة من تقرير هذا الامتياز أن الرسوم والضرائب من حقوق الدولة التى تقوم بالإنفاق منها على مرافقها العامة ؛ أما رسوم الحمولة والموانى والارشاد والقطر ومصاريف الحراسة والصيانة والخدمات البحرية الأخرى ، فهى أموال لازمة لصيانة وتنظيم منشآت الموانى بما يعود بالنفع على كافة السفن .

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٠٢ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص١٣٢.

ولاشك أن فى إضاعة هذه الأموال على الدولة مايشكل خطرا يهدد مرافق الميناء بالتوقف .

**(٣) إمتيازات المرتبة الثالثة:**

وضع المشرع فى المرتبة الثالثة " الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعد عمل على السفينة " . ولايقتصر الإمتياز على الأجور السمتحقة لهؤلاء الأشخاص وانما يشمل جميع المبالغ المستحقة لهم بشرط أن تكون ناشئة عن عقد العمل ، كمصروفات علاجهم وترحيلهم والتعويضات المترتبة على فصلهم .

**(٤) إمتيازات المرتبة الرابعة:**

وتشمل " المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة " .

وتبدو الحكمة من تقرير هذا الامتياز أن انقاذ السفينة يفيد جميع الدائنيين ، لأنها لو هلكت لضعفت فرصة بيعها مما يعرض حقوقهم للضياع ؛ ومن هنا كان من الواجب أن يمنح المشرع إمتيازا لمن قام بانقاذ السفينة يحصل بمقتضاه على المكافآت المقررة له من ثمن السفينة عند بيعها .

وكذلك إذا ألقت السفينة بعض البضائع فى البحر حتى تنجو هى وباقى البضائع ، فإن ثمن هذه البضائع الملقاه يُقسم بين الشاحنين وتتحمل السفينة نصيب فى هذه الخسارة .ولما كان إلقاء البضائع ساعد فى نجاة السفينة وبالتالى استفادة الدائنين فقد كان طبيعيا أن يقرر المشرع لأصحاب البضاعة الملقاه امتيازا على ثمن السفينة بمقدار حصتها فى هذه الخسارة .

**(٥) إمتيازات المرتبة الخامسة:**

وتشمل " التعويضات المستحقة عن التصادم أو التلوث وغيرها من حوادث الملاحة ؛ والتعويضات عن الأضرار التى تلحق منشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة أو التعويضات عن الاصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والربان والبحارة ، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والأمتعة ".

يتضح من ذلك أن امتياز المرتبة الخامسة يتعلق بالتعويضات التى يلتزم بها مجهز نتيجة حادثة من الحوادث البحرية . وكذلك التعويضات التى يلتزم بها المجهز لتعويض الأضرار التى أحدثتها السفينة بمنشآت الموانى أو الأحواض وطرق الملاحة . كما تشمل أيضا التعويضات التى يلتزم بها المجهز نتيجة الاصابات البدنية التى حدثت أثناء المرحلة البحرية سواء للمسافرين أو الربان أو البحارة . وأخيرا تشمل هذه المرتبة التعويضات المستحقة على المجهز نتيجة إخلاله بالالتزام بتوصيل البضاعة والأمتعة الخاصة بالركاب سليمة .

فى كل هذه الحالات يكون لمبالغ التعويض المستحقة إمتياز على ثمن السفينة من المرتبة الخامسة .

**(٦) امتيازات المرتبة السادسة:**

وتشمل الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها ، وسواء كان الدين مستحقا له أو لمتعهد التوريد أو المقرضين أو

للأشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين ، وكذلك الديون التى تترتب على المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من القانون البحرى .

يتضح من ذلك أن امتياز المرتبة السادسة يضم نوعين من الديون :

**الأول : الديون الناشئة عن العقود والعمليات التى يجريها الربان** :كعقد قطر السفينة أو اصلاحها أو تزويدها بالوقود أو المؤن . ويشترط لكى تكون هذه الديون من الديون الممتازة فى المرتبة السادسة توافر ثلاثة شروط هى :

(١) أن يقوم الربان بابرام هذه العقود أو يجرى هذه العمليات خارج ميناء تسجيل السفينة .

(٢) أن يكون ابرام هذه العقود أو إجراء هذه العمليات دخلا فى حدود السلطات القانونية للربان [١]. وتحدد هذه السلطات المادة ٩٩ من القانون البحرى الجديد التى تعتبر الربان نائبا قانونيا عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لايحتج به علي الغير حسن النية .

ومع ذلك تقرر الفقرة الثانية من المادة ٩٩ سالفة الذكر أنه " لاتثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهز إلا فى المكان الذى لايوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، ولايحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير إلا اذا كان هذا الغير يعلم ذلك ، ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه " .

---

(١) أما اذا كان الربان هو مالك السفينة فالأصل أن كل التصرفات تدخل فى اختصاصه .

يتضح من ذلك أن الديون التى تنشأ عن العقود والعمليات التى يجريها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة لا تتمتع بالامتياز المقرر إذا تمت فى ميناء يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، وكان الغير الذى تعامل مع الربان يعلم بذلك . وفى هذه الحالة يشترط ألا تكون هذه العقود أو العمليات من الأعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة أو باستخدام البحارة وعزلهم ؛ لأن المشرع أجاز للربان القيام بهذه الأعمال المعتادة ولو كان المجهز أو وكيله موجودين فى المكان الذى أجرى فيه الربان هذه الأعمال .

(٣) أن يكون الربان قد ابرم هذه العقود أو أجرى هذه العمليات لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر كالتموين بالوقود .

فإذا توافرت هذه الشروط كان للدائن حق إمتياز من الدرجة السادسة ، سواء كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك لها ، وسواء كان الدين مستحقا للربان أو لمتعهد التوريد ، الذى زود السفينة بما تحتاج اليه لمتابعة السفر ، أو المقرضين الذين أمدوا الربان بالأموال اللازمة لتدبير أموره ومواصلة السفر ، أو للأشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة أو لغيرهم من المتعاقدين .

**الثانية : الديون التى يلتزم بها المجهز بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة**، ويشترط لكى تكون هذه الديون ديونا ممتازة فى المرتبة السادسة أن تتم الأعمال التى أنشأت هذه الديون طبقا لسلطات وكيل السفينة المحددة فى المادة ١٤٠ من القانون البحرى ، التى خولت لوكيل السفينة أن يقوم بوصفة وكيلا عن المجهز بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة .

ولكن لايشترط أن يقوم وكيل السفينة بهذه الأعمال خارج ميناء تسجيل السفينة ، كما هو الشأن بالنسبة للربان ، وانما يتمتع الدائن بهذا الامتياز ولو تعاقد مع وكيل السفينة فى ميناء تسجيلها [١].

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ١٠٧ ، ص ١٢٢.

## ثانيا

## إثبات وترتيب حقوق الامتياز

### إثبات حقوق الامتياز :

بموجب المادة ٣٠ من القانون البحرى الجديد " لاتخضع حقوق الامتياز لأى إجراء شكلى أو لأى شرط خاص بالاثبات " .

يتضح من ذلك أن المشرع لم يشترط شهر حقوق الإمتياز وفقا لإجراءات معينة حتى يعلم بها الغير ، لأن الإمتياز مقرر بمقتضى نص قانون يفترض علم الكافة به منذ نشره فى الجريدة الرسمية .

وكذلك لم يخضع المشرع حقوق الإمتياز لأى شرط خاص بالاثبات كان يشترط فيها الكتابة الرسمية أو العرفية مثلا . ومعنى ذلك أنه بمجرد أن يثبت الدائن أنه صاحب حق من الحقوق المنصوص عليها فى المادة ٢٩ من القانون البحرى فإنه لايطلب منه اثبات الإمتياز المقرر لهذا الحق ، لأن الإمتياز مقرر بنص قانونى مفترض العلم به .

### ترتيب حقوق الامتياز :

تثار مشكلة البحث فى مراتب حقوق الامتياز عندما يوجد أكثر من حق من الحقوق الممتازة ؛ كأن يكون هناك رسوم مستحقة للدولة وتعويض عن أضرار أحدثتها السفينة بمنشآت الموانى وديون لأشخاص تعاقدوا مع الربان علي تزويد مستلزمات السفينة لمواصلة السفر . فإذا تم بيع السفينة فأى هؤلاء الدائنون يحصل على حقه قبل الدائن الآخر ؟

وضع المشرع الاجابة علي هذا التساؤل فى المادة ٣٤ و ٣٥ من القانون

البحرى الجديد . ويتضح من هاتين المادتين أن المشرع يرتب حقوق الإمتياز أولا على مستوى الرحلة الواحدة وثانيا على مستوى الرحلات المتعددة للسفينة؛ أى ما اذا كانت الحقوق الممتازة قد نشأت خلال رحلة بحرية واحدة أم أنها نشأت خلال رحلات مختلفة لذات السفينة ويقتضى بحث ترتيب حقوق الامتياز يقتضى أولا بيان المقصود بالرحلة البحرية .

وعلى ذلك نبدأ بتحديد المقصود بالرحلة البحرية ثم ترتيب حقوق الرحلة الواحدة وأخيرا ترتيب الحقوق الممتازة على أساس الرحلات المختلفة للسفينة .

**(١) المقصود بالرحلة البحرية (١):**

يقصد بالرحلة البحرية فى هذا المجال الرحلة الحقيقية للسفينة وهى التى تبدأ من ميناء استغلال السفينة وتنتهى إليه ، بحيث تعتبر السفينة قد أتمت رحلة بحرية واحدة اذا عادت الى مينائها الأصلى الذى خرجت منه ثم بدأت فى السفر من جديد ؛ وعلى ذلك لايعتبر رحلة بحرية فى هذا المجال قيام السفينة بنقل بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر ؛ طالما لم تعد السفينة إلى ميناء الاستغلال الذى بدأت منه رحلتها واستعدت لسفر جديد ، لأن المقصود هو رحلة السفينة وليس رحلة البضاعة .

وينطبق تحديد الرحلة البحرية بالمعنى السابق على الملاحة لأعالى البحار؛ أما الملاحة الساحلية وملاحة الصيد التى تتم بصورة متكررة وفى وقت قصير ، على خلاف الملاحة لأعالى البحار ، فان الرحلة البحرية تشمل جميع

---

(١) راجع : د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١١٠ ، ص ١٢٥ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٨٤ ، ص ٩٢ ؛ د/ زكى الشعراوى ٢٩٩ ، ص ٢٩١ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٤٠ .

الرحلات التى تقوم بها السفينة خلال تجهيز واحد[١] أو خلال مدة صلاحية رخصة ادارية واحدة [٢].

وغالبا مايتحدد المقصود بالرحلة البحرية على أساس خط سير السفينة ، بالنسبة لسفن الخطوط الملاحية المنتظمة ، فقد تعد رحلة بحرية كاملة رحلة الذهاب فقط أو رحلتى الذهاب والإياب معا [٣].

**(٢) ترتيب الحقوق الممتازة المتعلقة برحلة واحدة :**

بموجب المادة ٣٤ من القانون البحرى الجديد " ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة وفقا للترتيب الوارد فى المادة ٢٩ من هذا القانون ".

وتكون للديون المذكورة فى كل بند من المادة ٢٩ مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها .

وترتب الديون الواردة فى البندين ٤ و٦ من المادة ٢٩ بالنسبة إلى كل بند على حدة وفقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها .

وتعد الديون المتعلقة بحادث واحدة ناشئة فى تاريخ واحد " .

يتضح من النص السابق أن المشرع يضع قاعدة عامة لترتيب الحقوق الممتازة المتعلقة برحلة واحدة ثم يقرر استثناء على هذه القاعدة بالنسبة لحقوق معينة .

**القاعدة العامة :**

مقتضى هذه القاعدة أن الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة ترتب وفقا لما جاء بالمادة ٢٩ من القانون البحرى ، التى تضع فى المرتبة الأولى :

---

(١) د / سميحة الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ١٢٦ .
(٢) د/ زكى الشعراوى ، المرجع السابق ، ص ١٩٢ .
(٣) د/ رفعت فخرى ، المرجع والمكان السابقين .

المصاريف القضائية التى انفقت لبيع السفينة وتوزيع ثمنها؛ وفى المرتبة الثانية: الرسوم والضرائب المستحقة للدولة أو أحد أشخاص القانون العام ، وذلك على النحو السابق من قبل [١].

وتكون الديون المذكورة فى كل بند من بنود المادة ٢٩ فى مرتبة واحدة ، بحيث تشترك ، فى حالة التزاحم ، فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها . فمثلا اذا كانت قيمة الضرائب المستحقة ١٠٠٠ جنيه ، ورسوم الارشاد ٥٠٠ جنيه ومقابل القطر ٥٠٠ جنيه ، وكان ثمن السفينة ١٥٠٠ جنيه ، فان الثمن يوزع بنسبة ٢:١:١ فتحصل مصلحة الضرائب على ٧٥٠ جنيه ويدفع ٣٧٥ مقابل القطر و ٣٧٥ من رسوم الاشراد . وذلك لأن هذه الديون جميعا من ديون المرتبة الثانية .

**الاستثناء:**

قرر المشرع ( الفقرة ٣ من المادة ٣٤ ) أنه بالنسبة لديون المرتبة الرابعة[٢] والسادسة [٣]، يتم الترتيب بالنسبة لكل بند على حدة وفقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها . بمعنى أنه تعتبر الديون الأحدث فى تاريخ النشوء الأولى فى التوزيع . فمثلا إذا قُدم للسفينة مساعدة إنقاذ بتاريخ أول يناير سنة ١٩٩٦ وأخرى بتاريخ ١٥ يناير ١٩٩٦ كانت للمساعدة الأخيرة أسبقية على المساعدة الأولى . وكذلك اذا عقد الربان مجموعة عقود متتالية كانت الديون

---

(١) راجع ماسبق ص ٢٤٨ ومابعدها .

(٢) وتشمل المكافآت المستحقة عن الانقاذ وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة .

(٣) وتشمل الديون الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان والعمليات التى يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية . وكذلك الديون التى تترتب بسبب الأعمال التى يؤديها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من القانون البحرى .

الناشئة عن آخر عقد هى صاحبة المرتبة الأولى ، داخل حقوق المرتبة السادسة ، وتأتى قبل الأخيرة فى المرتبة الثانية وهكذا .

ولاشك أن من شأن هذا الاستثناء تقوية الائتمان البحرى وتشجيع للغير على تقديم يد العون للسفينة والإقبال علي التعاقد مع الربان إعتمادا على تفضيلهم على الدائنين السابقين لهم ، لأنه لو فرض العكس لما وافق أحد على التعامل مع الربان خوفا من تعاملاته السابقة .

**(٣) ترتيب الحقوق الممتازة المتعلقة بمجموع رحلات السفينة :**

جرى نص المادة ٣٥ من القانون البحرى الجديد على أن " الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة .

ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة " .

يعالج المشرع فى هذه المادة حالة وجود عدد من الديون الممتازة المستحقة على سفينة ؛ وهذه الديون ليست متعلقة برحلة واحدة ، وانما هى نتاج عدة رحلات قامت بها السفينة فى هذه الحالة وضع المشرع أيضا قاعدة عامة لترتيب هذه الديون وأورد على هذه القاعدة استثناء .

**القاعدة العامة :**

مقتضى هذه القاعدة أن الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة تتقدم على الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة . وهذا يعنى أن الديون الممتازة الناشئة عن آخر رحلة تكون هى الأولى ، والديون الناشئة عن الرحلة قبل الأخيرة تكون هى الثانية .. وهكذا . ولاشك فى أن ذلك يدفع الدائنين إلى سرعة المطالبة

بديونهم الناشئة عن كل رحلة على حدة ، حتى لاتتراكم الديون . وهو يشجع الغير أيضا على إمداد السفينة بما تحتاج إليه لبدء السفر فى رحلة جديدة على أمل تفضيلهم على دائنى الرحلة السابقة .

**الاستثناء:**

تقرر الفقرة الثانية من المادة ٣٥ بحرى أن الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة . ويعتبر ذلك خروجا على القاعدة العامة التى كان العمل بها يوجب تجزئة الديون الناشئة عن عقد العمل الواحد تبعا لعدد الرحلات التى تمت بموجب هذا العقد . ولكن هذا الوضع لايتوافق مع مايستلزمه مبدأ وحدة العقد ؛ ولايتمشى مع الرعاية الواجبة للعاملين علي ظهر السفينة ؛ فلهذه الظروف الانسانية إعتبر المشرع أن الديون الناشئة عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات كأنها ديون ناشئة عن آخر رحلة تمت فى ظل هذا العقد .

ويشترط لإعمال هذا الاستثناء أن تكون الديون ناشئة عن عقد عمل واحد، فإذا كانت كل رحلة تتم بعقد مستقل ، لاينطبق هذا الاستثناء وإنما تنطبق القاعدة العامة السابق بيانها .

**الخلاصة:**

أنه عند ترتيب الحقوق الممتازة ينظر إليها فإذا كانت ناشئة عن رحلة واحدة رتب على أساس الترتيب الوارد فى المادة ٢٩ من القانون البحرى مع مراعاة ان الديون المذكورة فى كل بند من بنود هذه المادة تكون جميعها فى مرتبة احدة ، وبالتالى توزع الأموال التى يقع عليها الإمتياز بين أصحاب هذه الديون بنسبة قيمة دين كل منهم .

وذلك ماعدا الديون الممتازة فى المرتبة الرابعة والسادسة فترتب ديون كل مرتبة فميا بينهم ترتيبا عكسيا حسب تاريخ نشوئها ؛ على أن تعتبر الديون الناشئة عن حادث واحد ناشئة فى تاريخ واحد.

هذا إذا كانت الديون ناشئة عن رحلة واحدة أما إذا كانت الديون ناشئة عن عدة رحلات رُتبت أولا على أساس الرحلات فتكون آخر رحلة هى أول رحلة ، وقبل الأخيرة هى الثانية . وهكذا ؛ وذلك باستثناء الديون الناشئة عن عقد عمل واحد لعدة رحلات ، حيث تعتبر ناشئة عن اخر رحلة تمت فى ظل عقد العمل المذكور .

وبعد ترتيب الرحلات ترتب الديون داخل كل رحلة حسب بنود المادة ٢٩ من القانون البحرى .

## ثالثا

## محل الامتيـــــاز

حددت الفقرة الأولى من المادة ٣١ من القانون البحرى الجديد المحل الذى تترتب عليه حقوق الامتياز المنصوص عليها فى المادة ٢٩ من ذات القانون بأنها ترد " على السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة التى نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة " .

يتضح من ذلك أن الامتياز البحرى يرد على الثروة البحرية للمجهز ، فهو يرتبط بالثروة البحرية ولس بشخص المدين [(١)]. ومن هنا جعل المشرع السفينة وأجرة النقل وملحقاتهما محلا للإمتياز البحرى .

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١١٣.

**(١) السفينة :**

يرد الامتياز علي السفينة فى المقام الأول ، باعتبارها العنصر الرئيسى من عناصر الثروة البحرية . ولا يقتصر الإمتياز على جسم السفينة فقط وانما على ملحقاتها التي تلزم لإستغلالها [(١)]. ومن ثم لاتخضع المراكب لقواعد الامتياز البحرى وانما لحقوق الامتياز المقررة فى القانون المدنى .

ويرد الامتياز البحرى على السفينة ، وذلك بصرف النظر عما إذا كان مستغلها هو مالكها أو مسأجرها الأصلى . ويعد ذلك خروجا على القواعد العامة التى تجعل الإمتيازات ترد على الأشياء المملوكة للمدين فقط [(٢)]. ومع ذلك لاتسرى القواعد الخاصة بالإمتياز البحرى إذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن يسئ النية ( م ٤٠ بحرى جديد ) أى أنه إذا خرجت السفينة من حيازة المالك بفعل غير مشروع ونشأ بعد ذلك دين من الديون الممتازة فان هذا الإمتياز يتعطل أثره إذا كان الدائن يعلم عند تعاقده مع المجهز بأن حيازته للسفينة بسبب غير مشروع . ولاشك أن فى ذلك حماية لمالك السفينة .

ويترتب الإمتياز على السفينة التى نشأ الدين بسببها دون غيرها من السفن التى قد تكون تابعة للمجهز ، وذلك باعتبار كل سفينة وحدة اقتصادية منفصلة ومستقلة بحقوقها والتزاماتها [(٣)].

---

(١) راجع بشأن تعريف السفينة ماسبق ص

(٢) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٨٦ .

(٣) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٤٤ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم١١٤.

ويرد الامتياز على السفينة بحالتها عند التنفيذ عليها فإذا حصل لها حادث أحالها إلى حطام ، إنتقل الامتياز إلى هذا الحطام [١] أو الثمن الناتج عن بيعه . ولذلك خولت المادة ٣٩ من القانون البحرى الجديد " للإدارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف إزالته أو إنتشاله أو رفعه ، ولها بيعه إداريا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بالافضلية علي الدائنين الآخرين ، ويودع باقى الثمن خزانة لمحكمة المختصة " .

**(٢) أجرة النقل :**

تعتبر أجرة النقل هي العنصر الثانى الذى يرد عليه الامتياز البحرى . ويقصد بأجرة النقل فى هذا المجال الأجرة ألاجمالية المستحقة للمجهز قبل خصم مصروفات الملاحة [٢] لأن المشرع يتكلم عن الأجرة المستحقة وليس عن ربح المجهز .

وأجرة النقل التى ترد عليها الإمتياز هى الأجرة المستجقة عن الرحلة التى نشأ خلالها الدين . ومع ذلك إستثنى المشرع ( م ٢/٣١ بحرى جديد ) الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعد عمل علي السفينة حيث جعل إمتياز هذه الديون مُنصبا على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد . ولاشك أن فى ذلك رعاية لهؤلاء العاملين علي ظهر السفينة بزيادة المحل الذى يرد عليه إمتيازهم ؛ وهذا إستمرار لخط المشرع في حماية هؤلاء العاملين [٣] .

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، ص ٩٤ .

(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٤٥ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق والمكان السابقين .

(٣) حيث جعل الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يتعلق بعدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة . راجع ماسبق ص

ويظل حق الإمتياز علي أجرة النقل قائما مادامت الأجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك ( م ٣٣ بحرى جديد ) أما إذا خرجت الأجرة من يد هؤلاء إلى يد المجهز فإنها تندمج مع باقى عناصر ذمته المالية وأصبحت غير مفرزة ، وبالتالى ينتهى الإمتياز الوارد عليها [١]. وفى حالة بقاء الأجرة تحت يد هؤلاء وخارج يد المجهز جاز للدائنين الممتازين توقيع حجز ما للمدين لدى الغير تحت يد الشاحن أو الربان أو ممثل المالك .

وطبقا للبند الثانى من الفقرة الأولى من المادة ٣٢ من القانون البحرى الجديد " تعد أجرة سفر الركاب فى حكم أجرة النقل " أى أنه يرد عليها الامتياز البحرى طالما لم تدفع إلى المجهز حيث يجوز الحجز عليها تحت يد الراكب أو الربان أو وكيل المجهز . ولكن نظراً لأن هذه الأجرة تدفع مقدما فى معظم الحالات وبالتالى تختلط بذمة المجهز ويزول عنها الامتياز [٢].

**(٣) ملحقات السفينة والأجرة:**

حدد المشرع فى الفقرة الأولى من المادة ٣٢ من القانون البحرى الجديد مايعد من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل وبالتالى يمتد إليها الإمتياز البحرى . وهذه الملحقات هى :

أ - التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار المادية التي لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها ، أو عن خسارة أجرة النقل .

ب - التعويضات المستحقة للمالك على الخسارات المشتركة إذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم إصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل .

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٨٧ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص١٤٤.
(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ١٣١ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ،ص ١٤٥.

والملاحظ فى هاتين الحالتين أن التعويض الذى يمتد إليه الإمتياز البحرى يدخل في ذمة المجهز محل قيمة أو مبالغ إقتطعت من ذمة المجهز اثناء الرحلة البحرية [١]؛ ومن هنا إشترط المشرع لكى يرد الإمتياز على هذا التعويض ألا يكون قد تم إصلاح السفينة أو إعادة الأجزاء التى فقدتها نتيجة الخسارات المشتركة ، كالقاء بعض الأهلاب أو الصوارى لتخفيف حمولة السفينة؛ لأنه لو تم إصلاح السفينة أو إعادة هذه الأشياء ، لن يكون هناك مجالا لمد نطاق الامتياز خارج السفينة بالمعنى القانونى .

(جـ) المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال الانقاذ التي حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة . وهذا يعنى أن الإمتياز البحرى لا يأتى على نصيب الربان والبحارة وغيرهم فى المكافآت المستحقة عن أعمال الإنقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة ويعتبر هذا امتداد لمنهج المشرع فى حماية العاملين علي ظهر السفينة .

ومن الجدير بالذكر أن هذه الملحقات وردت فى المادة ٣٢ من القانون البحرى الجديد على سبيل الحصر[٢] فلا يجوز التوسع في تفسيرها ولا الإضافة إليها .

وطبقا للمادة ٣٣ من القانون البحرى الجديد يبقى حق الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل السابق ذكرها قائما مادامت مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك ، وذلك كما هو الشأن بالنسبة

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع والمكان السابقين .

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ١٣٢ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ،ص ١٤٥.

لأجرة النقل ؛ أما اذا تم دفع هذه التعويضات أو المكافآت إلى المالك فإنها تختلط بعناصر ذمته المالية وبالتالى ينحسر عنها الإمتياز .

**مالا يعتبر من ملحقات السفينة وأجرة النقل :**

قررت الفقرة الثالثة من المادة ٣٢ من القانون البحرى أنه " لاتعد من ملحقات السفينة وأجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين أو الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الإعتبارية العامة ".

يتضح من ذلك أن المشرع أخرج مبالغ معينة مستحقة لمالك السفينة من عداد ملحقات السفينة وأجرة النقل وبالتالى لايرد عليها الامتياز البحرى . ويبدو أن المشرع يريد تحقيق إعتبارات معينة من وراء هذا الاستبعاد : فبالنسبة للتعويضات المستحقة للمالك بمقتضى عقود التأمين علي السفينة [1]، لايعتبرها المشرع من عناصر الثروة البحرية ، وقد قصد المشرع من ذلك تمكين الدائن المرتهن للسفينة من تقرير حق خاص له على مبلغ التأمين ، إذا إتفق هو والمدين علي ذلك صراحة فى عقد الرهن [2]. طبقا للمادة ٤٣ من القانون البحرى الجديد .

أما بالنسبة للإعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الاعتبارية العامة فهى لاتدخل ضمن الأموال التى يرد عليها الامتياز، لأن الغرض منها هو تدعيم الأسطول البحرى ومساعدة المجهزين علي

---

(١) يعتبر عدم دخول هذه المستحقات فى محل الامتياز استثناءا من القواعد العامة التي تقرر انتقال الامتياز إلى المبالغ المستحقة بناء على عقد التأمين فى حالة استحقاقها للمؤمن . راجع المادتين ٧٧٠ و ١١٣٥ من القانون المدنى .

(٢) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٩٨.

المنافسة أمام أساطيل الدول الأخرى ؛ وبذلك فهى لاتدخل ضمن عناصر الثروة البحرية .

## رابعا

## آثـــار الامتيـــــاز

الديون البحرية الممتازة تخول لأصحابها ميزتان رئيسيتان هما : حق الدائن فى استيفاء دينه بالأفضلية علي غيره ، وهذا هو حق الأفضلية ، وكذلك حق الدائن فى تتبع السفينة فى أى يد تنتقل إليها .

**(١) حق التقدم أو الأفضلية :**

بمقتضى هذا الحق يحصل صاحب حق الامتياز البحرى على حقه بالتقدم علي غيره من الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين أيضا ، حيث قررت المادة ٥٠ من القانون البحرى أنه " يكون الرهن تاليا فى المرتبة للإمتياز " . وعلى ذلك إذا وجد عدد من الديون يرغب أصحابها فى استيفائها من ثمن السفينة أو أحد عناصر الثروة البحرية أخرى ، فإن الديون الممتازة تتقدم أولا ثم يأتى فى المرتبة الثانية الديون المضمونة برهن بحرى ثم الديون العادية . وفى داخل الديون الممتازة يتم ترتيبها علي الأسس التى حددتها المادة ٢٩ من القانون البحرى الجديد السابق بيانها عند دراسة مراتب الحقوق الممتازة .

**(٢) حق التتبع :**

بموجب المادة ٣٦ من القانون البحرى الجديد " تتبع الديون الممتازة السفينة فى أى يد كانت " وبذلك يخول المشرع للدائن الممتاز حق عينى علي السفينة يسمح له بتتبعها للتنفيذ عليها واستيفاء حقه منها تحت أى يد كانت ،

ولم يشترط المشرع لسريان حق الامتياز فى مواجهة الغير أى إجراء للشهر كما هو مقرر فى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى ، ومن ثم يحتج بحق الامتياز على كل شخص تنتقل إليه ملكية السفينة سواء كان حسن النية أو سيئ النية ، ويعتبر ذلك أيضا خروجا على ماتقرره القواعد العامة فى المادة ١١٣٣ من القانون المدنى التى تقرر أنه " لايحتج بحق الامتياز على من حاز المنقول بحسن نية " . ويبرر هذا الخروج أن السفينة ليست منقولا عاديا وانما هو منقول ذو طبيعة خاصة ؛ ولكن نظرا لخطورة الأضرار التى تلحق الشخص الذى يحوز السفينة بحسن نية من جراء تتبع أصحاب الحقوق الممتازة للسفينة محل الامتياز نادى الفقه[1] بضرورة إعداد سجل خاص لشهر حقوق الامتياز الواردة على السفينة حماية للغير حسن النية . ومع ذلك يخفف من حدة هذا التخوف أن المشرع وضع للإمتياز عمرا قصيرا ينقضى به وبالتالى لايستفيد به صاحبه وهذا مانتناوله فى الفقره التالية .

## خامسا

## إنقضاء الامتيـــــاز

### المقصود بإنقضاء الامتياز البحرى :

يقصد بإنقضاء الامتياز البحرى أن الدائن يفقد حقى الأفضلية والتقدم الذين كانا مقررين له ، وبالتالى يصبح دائن عاديا يتعرض لمزاحمة الدائنين الآخرين عند المطالبة بحقه ، أما الدين الأصلى فلا ينقضى بإنقضاء الامتياز ، وإنما ينقضى بأسباب إنقضاء الدين المقررة فى القواعد العامة ، وهى الوفاء ومايقوم مقامه والتقادم .

ويعتبر الفقه [2]أن إنقضاء حق الامتياز مستقلا عن الدين المضمون حكم

(١) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١١٩.

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠٣ ص ٩٥ .

جديد غير معروف فى القانون المدنى الذى يعتبر الامتياز صفة فى الدين لا صفة به ، بحيث يظل الامتياز قائما مابقى الدين المضمون بغير وفاء .

**أسباب إنقضاء الامتياز البحرى**

حدد المشرع فى المادتين ٣٧ ، ٣٨ من القانون البحرى الجديد أسباب إنقضاء الامتياز البحرى وهى : بيع السفينة جبرا وبيع السفينة إختيارا والتقادم . ورغم أن المشرع لم يذكر إنقضاء الامتياز بانقضاء الدين الأصلى إلا أن ذلك يعتبر أمرا مفترضا أغنى المشرع عن النص عليه [١]. ومن هنا سنتناول الثلاثة أسباب التي ذكرها المشرع نظرا لما لها من أحكام خاصة :

**(١) البيع الجبرى للسفينة :**

بموجب الفقرة (أ) من المادة ٣٧ سالفة الذكر تنقضى حقوق الامتياز على السفينة ، ببيع السفينة جبرا عن مالكها . وعلى ذلك يترتب علي بيع السفينة بيعا جبريا تطهيرها من حقوق الامتياز، نظرا لما يحيط بهذا البيع من إجراءات تضمن علانيته بما يحافظ على حقوق الدائنين الذين تنتقل حقوقهم الممتازة إلى الثمن الذى رسا به المزاد [٢].

**(٢) البيع الإختيارى للسفينة:**

بموجب الفقرة (ب) من المادة ٣٧ سالفة الذكر تنقضى حقوق الامتياز علي السفينة ، ببيع السفينة إختياريا . وقد خرج المشرع بذلك علي الأصل العام الذى يقرر أن الديون الممتازة تتبع السفينة فى أي يد كانت ؛ ويبرر هذا الخروج بالرغبة في حماية الأشخاص الذين تنتقل إليهم ملكية السفينة وهم لايعلمون شيئا عما هي محملة به من حقوق ممتازة ، وخاصة أن المشرع لم يُخضع هذه

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠٣ ، ص ٩٥.

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠٣ ، ص ٩٣ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق، رقم ١١٩ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٩٤ .

الحقوق لأى وسيلة من وسائل الشهر حتى يُحتج بها على الغير .

ولكن المشرع لم يجعل إنقضاء حقوق الامتياز أثر فوريا لبيع السفينة إختيارا ، كما هو الشأن فى حالة بيعها جبرا ؛ وانما إشترط لكي يترتب هذا الأثر المطهر للسفينة أن تمضى ستون يوما من تاريخ إتمام شهر عقد البيع فى سجل السفن . وتنتقل حقوق الامتياز الى ثمن السفينة مالم يكن قد دفع إلى المشترى ، حيث يختلط بعناصر ذمته المالية الأخرى وبالتالى ينقضى الامتياز .

ومع ذلك أراد المشرع حماية الدائنين الممتازين بأن قرر إستمرار قيام الامتياز على الثمن ، بعد مضى الستون يوما السابق الإشارة اليها ، اذا أعلن الدائنون الممتازون كلا من المالك القديم والمالك الجديد على يد محضر بمعارضتهم فى دفع الثمن بشرط أن يتم هذا الاعلان خلال مدة الستون يوما التالية لتاريخ إتمام شهر عقد البيع فى سجل السفينة . معنى ذلك أنه خلال الستون يوما التالية لإتمام شهر عقد البيع فى سجل السفينة يظل الامتياز البحرى عالقا بالثمن بقوة القانون ؛ أما بعد إنتهاء هذه المدة فالأصل هو إنقضاء الامتياز وذلك مالم يعلن الدائنون الممتازون معارضتهم فى دفع الثمن إلى كل من البائع والمشترى ، بشرط أن تتم هذه المعارضة خلال مدة الستون يوما ،، فإذا تم هذا الإعلان ظل الامتياز عالقا بالثمن حتى ينقضى الامتياز بمضى المدة .

وتطبيق هذه الفقرة ( ب من المادة ٣٧ ) يقتضى أن يحتاط المشترى للحالة التى يعلن فيها الدائنون الممتازون معارضتهم فى دفع الثمن خلال المدة المحددة ، ويتمثل هذا الإحتياط فى أن يؤخر دفع الثمن إلا مابعد مضى المدة فإذا لم يصله الاعتراض من الدائنين الممتازين دفع الثمن إلى البائع ؛ أما إذا وصله الإعتراض فعليه أن يدفع للدائنين ماهو مستحق لهم .

ومن الجدير بالذكر أن إنقضاء الإمتياز بإعتباره أثر لبيع السفينة إختياريا لا يمتد الى تطهير أجرة النقل أو ملحقات السفينة وأجرة النقل لأن البيع لايشمل الأجرة ولا هذه الملحقات وإنما يقتصر علي السفينة فقط [1]؛ ومن ثم يظل الامتياز عالقا بأجرة النقل وملحقات كل من السفينة وأجرة النقل باعتبارها محلا للامتياز البحرى وذلك حتى ينقضى الامتياز بمضى المدة .

**(٣) تقادم الامتياز البحرى :**

نظم المشرع قواعد إنقضاء حقوق الامتياز البحرى فى المادة ٣٨ من القانون البحرى الجديد ، فحدد المدة التى ينقضى بها ، والتاريخ الذى تبدأ منه مدة التقادم .

**مدة التقادم:**

بموجب الفقرة الأولى من المادة ٣٨ سالفة الذكر " تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضى سنة عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ فإنها تنقضى بمضى ستة أشهر " .

يتضح من ذلك أن المشرع يضع قاعدة عامة يحدد فيها المدة التى تنقضى بمضيها حقوق الامتياز الواردة على السفينة وهذه المدة هى سنة . وقد وضع المشرع إستثناء على هذه المدة فجعلها ستة أشهر بالنسبة للديون الناشئة عن عقود التوريد التى يبرمها الربان خارج ميناء تسجيل السفينة فى حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر ، وكذلك الديون النشائة عن عقود التوريد التى يبرمها وكيل السفينة طبقا للمادة ١٤٠ من

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٤٩ ، د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم٩٥؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٠ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم١٠٣ ، ص ٩٤ .

القانون البحرى . ولايشمل هذا الاستثناء الديون الناشئة عن العقود أو العمليات الأخرى التي يجريها الربان أو وكيل السفينة والتى وردت فى البند ٦ من المادة ٢٩ ، لأن المشرع قصر النص فى المادة ١/٣٨ علي ديون التوريد فقط [١].

والملاحظ فى هذا الشأن أن المشرع يحدد مدة قصيرة لتقادم حقوق الامتياز الواردة على السفينة ، ويبرر ذلك برغبة المشرع فى حث الدائنين الممتازين علي سرعة المطالبة بديونهم منعا من تراكم الحقوق الممتازة ؛ وفى ذلك رعاية أيضا للدائنين المرتهنين وتجديدا للائتمان الذى يحتاج اليه المجهز دائما [٢].

**إمتداد مدة التقادم إلى ثلاث سنوات :**

راعى المشرع حالات معينة لا يتمكن فيها الدائن من الحجز على السفينة تمهيدا لاستيفاء دينه ، ومن ثم شمله بالرعاية فقرر في الفقرة الخامسة من المادة ٣٨ سالفة الذكر أنه " تمتد مدة الانقضاء إلى ثلاث سنوات إذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز فى المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية . ولايفيد من ذلك إلا الأشخاص الذين يتمتعون بجنسية جمهورية مصر العربية أو الذين لهم موطن بها أو الأشخاص الذى ينتمون إلى جنسية دولة تعامل رعايا جمهورية مصر العربية بالمثل " .

ومن الجدير بالذكر أن المدة المقررة لانقضاء حقوق الامتياز الواردة على السفينة ( سواء كانت المدة الأصلية أو الممتدة ) هى مدة تقادم وليست مدة

---

(١) راجع تفصيلا للخلاف فى هذا الشأن : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٤٩ ، ص ١٥٠ .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠٣ ، د/فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم١٢٥.

سقوط ، ومن ثم تخضع للقواعد العامة الخاصة بوقف التقادم وانقطاعه ، اذا وجدت الأسباب التى تبرر ذلك [١].

**متى تبدأ مدة التقادم ؟**

نظرا لأهمية تحديد التاريخ الذى تبدأ منه مدة تقادم حقوق الامتياز الواردة على السفينة ؛ فقد تولى المشرع تنظيم ذلك تفصيلا فى الفقرة الثانية من المادة ٣٨ سالفة الذكر ، حيث قرر أن مدة التقادم تبدأ وفقا لما يأتى :

( أ ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لمكافآت الإنقاذ ، يبدأ التقادم من يوم انتهاء هذه العمليات .

(ب) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن التصادم والحوادث الأخرى والاصابات البدنية ؛ تبدأ مدة التقادم من يوم حصول الضرر .

(جـ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة للتعويضات الناشئة عن هلاك البضائع أو أمتعة أو تلفها ؛ تبدأ مدة التقادم من يوم تسليم البضائع أو الأمتعة أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه إلى صاحب الصفة في الإستلام.

(د ) بالنسبة إلى حقوق الامتياز الضامنة لديون الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الأخرى المشار اليها فى البند ٦ من المادة ٢٩ ، تبدأ مدة التقادم من يوم استحقاق هذه الديون .

وقد وضع المشرع قاعدة عامة فى الفقرة الثالثة من المادة ٣٨ سالفة الذكر تقضى بأنه " فى جميع الأحوال الأخرى تسرى المدة ( مدة التقادم ) من يوم استحقاق الديون ".

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢١ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص٩٤.

ومع ذلك " لايترتب علي تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل فى السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب إعتبار ديونهم المشار اليها فى البند ٣ من المادة ٢٩ ( وهى ديون ممتازة من المرتبة الثالثة ) مستحقة الدفع قبل حلول الأجل المعين لها " ( الفقرة الرابعة من المادة ٣٨ بحرى جديد). ويعتبر ذلك إستمرارا لمنهج المشرع فى حماية حقوق العاملين علي ظهر السفينة حيث جعل تاريخ بدء سريان مدة تقادم الديون المستحقة لهم هو تاريخ إستحقاق هذه الديون ولو كان المجهز قد دفع لهم جزء مقدما أو أمدهم بشئ منها تحت الحساب .

******************

### المطلب الثانى

### الرهن البحرى

**تمهيد وتقسيم :**

نظراً لأن السفينة تعتبر منقولا حسب تقسيم الأشياء إلى عقارات ومنقولات ؛ وبالتالى يقتضى رهنها نقل حيازتها من المدين الراهن الى الدائن المرتهن أو إلى أمين يرتضيه الطرفين ، وذلك حتى يحتج بالرهن فى مواجهة الغير ويتمتع الدائن المرتهن بحقى الأفضلية والتتبع . ولما كان الرهن الرسمى ؛ الذى لايشترط نقل حيازة الشئ المرهون من يد المدين الراهن ، نظاما خاصا بالعقارات ( م ١/١٠٣٥ مدنى ) فقد كان من المستحيل رهن السفينة رهنا رسميا فى ظل القانون البحرى القديم الذى لم يكن يتضمن نصا يجيز رهن السفينة طبقا لهذا النظام .

ولكن إعتبارا من ١٩٥١ أجاز المشرع المصرى رهن السفينة رهنا رسميا بموجب القانون رقم ٣٥ لسنة ١٩٥١ الخاص بحقوق الامتياز والرهون البحرية الذى إستقى المشرع أحكامه من معاهدة بركسل الصادرة فى هذا الشأن ؛ وقد نظم المشرع رهن السفينة بصورة تقترب كثيرا من الرهن الرسمى للعقارات ؛ رغم أنها مازالت تحتفظ بطبيعتها كمنقول . ولم يرْ المشرع فى ذلك خطورة على حقوق الدائن المرتهن والغير ، لأن السفينة رغم أنها منقول إلا أنه لايمكن تملكها بالحيازة ( م ٤ بحرى جديد ) كما هو الشأن بالنسبة للمنقولات الأخرى[١] . كما أنه لايشترط نقل حيازة السفينة الى الدائن المرتهن أو إلى أمين يرضاه الطرفين ، لأن السفينة تخضع لنظام تسجيل ، كما هو الشأن بالنسبة للعقارات ، وقد أوجب المشرع شهر جميع التصرفات الواردة على السفينة بقيدها فى الصحيفة الخاصة بها فى سجل السفن [٢] . ولذلك ذهب الفقه [٣] الى القول بأنه نظرا لتشابه أحكام رهن السفينة والرهن الرسمى للعقارات فإنه ينبغى الرجوع إلى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى بشأن الرهن الرسمى فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى القانون البحرى .

ولاشك أن فى تنظيم رهن السفينة رهنا رسميا ، دون إشتراط رفع يد المالك عنها ، مايعمل على تقوية الائتمان البحرى ، حيث يكفل لمالك السفينة الحصول على مايلزمه من البنوك والمؤسسات المالية الأخرى بضمان السفينة ، مع عدم حرمانه من إستغلالها ، باعتبارها شريان حياته الرئيسى والغرض الذى

---

(١) راجع ماسبق ص ٢٤٥.

(٢) راجع ماسبق ص ٢٦٠ .

(٣) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٥٨ ، ص ٧٣ ؛ د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٠٦ .

من أجله يطلب الائتمان . وفى نفس الوقت لم يُضح المشرع بمصلحة الدائن المرتهن بترك السفينة فى حيازة المدين الراهن يتصرف فيها كيف يشاء ، بما يعرضه لمخاطر نقصان قيمتها ، لأنه ألزم المدين الراهن بحماية المال المرهون والمحافظة عليه ، كما خول للدائن المرتهن حق الاعتراض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه إنقاص ضمانه إنقاصا كبيرا ( م ١٠٤٧ مدنى ) .

وسنتناول أولا انشاء الرهن ثم آثاره وأخيرا إنقضائه ، وسنقتصر فى ذلك على القواعد الخاصة بالرهن البحرى كما جاءت فى المواد من ٤١ الى ٥٨ من القانون البحرى الجديد.

## أولا

## شروط إنشاء الرهن البحرى

لما كان الرهن الرسمى عقدا يكتسب الدائن بمقتضاه حقا عينيا علي السفينة ويخوله هذا الحق أن يتقدم على الدائنين العاديين والدائنين التالين له في المرتبه فى إستيفاء حقه من ثمن السفينة فى أى يد تكون ( راجع م ١٠٣٠ مدنى ) ؛ فإنه يشترط لإنشاء الرهن والإحتجاج به فى مواجهة الغير ، لممارسة حقى الأفضلية والتتبع ، توافر شروطا موضوعية وشروطا شكلية وأخيرا إتخاذ إجراءات معينة للاحتجاج بالرهن فى مواجهة الغير ، فما هى هذه الشروط والاجراءات ؟

### (١) الشروط الموضوعية لإنشاء الرهن البحرى:

باعتبار الرهن البحرى عقدا فإنه يجب أن تتوافر له جميع الشروط الموضوعية اللازمة لإبرام العقود بصفة عامة ، من حيث وجود طرفين أهلا للتصرف القانونى ، ويشترط أن يعبر الطرفين عن إرادتهما علي نحو صحيح

لايشوبه غلط أو تدليس أو إكراه أو إستغلال ؛ هذا فضلا عن ضرورة أن يكون للرهن سببا مشروعا ، ومحلا ممكنا ومشروعا أيضا . والرهن البحرى فى هذا كلة لايختلف عن غيره من العقود ، ولذلك سنقتصر على القواعد الخاصة بالرهن البحرى تاركين ماعدا ذلك للقواعد العامة الواردة فى القانون المدنى .

**محل الرهن البحرى:**

يشترط لانعقاد الرهن البحرى أن يكون واردا على منشأة بحرية يتوافر لها وصف السفينة بالمعنى المقصود البحرى [١]، أى أن تكون منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ؛ ومن ثم لايخضع لأحكام الرهن البحرى الرهن الواقع على المراكب التى تعمل بالملاحة النهرية أو المنشآت العائمة التى تعمل فى البحر ولكنها لاتعتبر سفنا بالمعنى المقصود . فإذا توافر للمنشأة وصف السفينة جاز رهنها رهنا بحريا بصرف النظر عن الغرض الذى أنشأت من أجله ؛ ولذلك يجوز رهن السفن التجارية وسفن الصيد وسفن النزهة .

وكذلك يجوز رهن السفينة أيا كانت حمولتها أو طريقة بنائها ، لأن المشرع المصري لم يشترط حمولة معينة كحد أدنى للسفن التى يجوز رهنها ، كما فعل المشرع الفرنسى ، الذى اشترط ألا تقل حمولة السفينة عن ٢٠ طن .

وإذا ورد الرهن على سفينة معينة فإن معنى ذلك أنه يشمل جميع ملحقاتها اللازمة لإستغلالها ، كالأهلاب وقوارب النجاه ومعدات تسيير السفينة، دون حاجة إلى النص على ذلك صراحة فى عقد الرهن . ومع ذلك يجوز النص فى عقد الرهن على إستبعاد بعض هذه الملحقات من الرهن[٢] .

---

(١) راجع فى تعريف السفينة ، ماسبق ص٢٣٨ ومابعدها .

(٢) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٦١ ؛ د/ سمير القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٥ .

ويظل الرهن المقرر على السفينة ناقدا حتى لو تحولت الى حطام ؛ فى هذه الحالة يبقى الرهن علي حطامها ( م ١/٤٣ بحرى جديد ) . ويعتبر ذلك نوع من الحلول العينى ، حيث يبقى حق الدائن المرتهن على ثمن حطام السفينة بدلا عن السفينة التي فقدت هذا الوصف منذ تحولها إلى حطام [١]. ومع ذلك يرى البعض [٢] أن بقاء الرهن على حطام السفينة يعتبر تطبيقا لمبدأ عدم تجزئة الرهن الذى يجعل كل جزء من السفينة الرهونة ضامن لكل الدين ، كما أن كل جزء من الدين مضمون بالسفينة كاملة .

**رهن السفينة المملوكة على الشيوع :**

يجوز لكل مالك فى الشيوع أن يرهن حصته ، وفى هذه الحالة يشترط المشرع ( م٢/٢٣ بحرى جديد ) موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل .

أما إذا كان محل الرهن البحرى هو السفينة المملوكة على الشيوع كاملة فقد اشترط المشرع ( م ٤٢ بحرى جديد ) موافقة المالكين الحائزين لثلاثة أرباع الحصص على الأقل ، فإذا لم تتوافر هذه الأغلبية جاز رفع الأمر إلى المحكمة المختصة لتقضى بما يتفق ومصلحة المالكين فى الشيوع .

والملاحظ أن المشرع لم يحدد صاحب الحق فى رفع الأمر إلى المحكمة المختصة فى الحالة الأخيرة ، ومن ثم يجوز ذلك لمدير الشيوع أو أحد المالكين فى الشيوع .

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ١٣٩.
(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١١٣.

**إستبعاد أجرة النقل والاعانات :**

إستبعد المشرع ( م ٢/٤٣ بحرى جديد ) سريان الرهن المقرر على السفينة على أجرة النقل أو الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة أو أحد الأشخاص الإعتبارية العامة . وهذا هو الشأن أيضا بالنسبة لحقوق الامتياز البحرى فيما يتعلق بالإعانات والمساعدات ؛ أما فيما يتعلق بأجرة النقل فالرهن البحرى يختلف عن الامتياز حيث تعتبر أجرة النقل أحد العناصر التى يتكون منها محل الامتياز ، ويبرر ذلك بأن الامتياز يرد على عناصر الثروة البحرية ومنها الأجرة والتعويضات عن الأضرار التي أصابت السفينة ، أما الرهن فيرد علي السفينة فقط .

**الرهن البحرى لا يشمل تعويضات الأضرار ومبلغ التأمين :**

بموجب الفقرة الثانية من المادة ٤٣ من القانون البحرى " لايسرى الرهن المقرر على السفينة على ...... مبالغ التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة أو بمقتضى عقد التأمين ، ومع ذلك يجوز الإتفاق في عقد الرهن صراحة على أن يستوفى الدائن حقه من مبلغ التأمين بشرط قبول المؤمنَين لذلك كتابة أو إعلانهم به " .

يتضح من ذلك أن المشرع يستبعد التعويضات المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة ؛ وذلك علي خلاف حقوق الامتياز حيث جعلها من ملحقات السفينة التى تشكل أحد العناصر التى يرد عليها الامتياز البحرى .

وقد إستبعد المشرع أن يحل مبلغ التأمين على السفينة محل السفينة وبالتالى يسرى عليه الرهن كنوع من الحلول العينى الذى تقرره القواعد العامة فى المادة ١٠٤٩ من القانون المدنى . وهذا هو الحكم أيضا بالنسبة لحقوق

الامتياز البحرى . فلم يجعلها المشرع ضمن عناصر الثروة البحرية التى تمثل محل الامتياز .

ومع ذلك أجاز المشرع أن يشمل الرهن مبلغ التأمين على السفينة ، أى أن يستوفى الدائن المرتهن حقه من هذا المبلغ ، بشرط أن يقبل المؤمنين هذه الحوالة كتابة أو أن يعلنها إليهم أحد طرفى الرهن . ويعتبر ذلك نوع من حوالة الحق المعروفة فى القانون المدنى .

ومن الجدير بالذكر أن مثل هذا الاتفاق غير جائز بالنسبة لأصحاب حقوق الامتياز البحرى . ولايجوز أن يرد أيضا على مبالغ التعويض المستحقة للمالك عن الأضرار التى تلحق بالسفينة .

**جواز رهن السفينة فى دور البناء :**

لما كان من الواجب أن يكون محل الرهن سفينة بالمعنى السابق بيانه، ولما كان هذا الوصف لايثبت للمنشأة إلا بعد تمام بنائها والتأكد من صلاحيتها وتخصيصها للملاحة البحرية ، فإنه ماكان يمكن أن يتم رهن المنشأة التى ستكون سفينة فيما بعد ( أى فى دور الانشاء ) لولا وجود نص خاص ، حيث أجاز المشرع ( م ٤٤ بحرى جديد ) رهن السفينة وهى فى دور البناء . وذلك تلبية لحاجات الائتمان البحرى ؛ كما أن إجازة رهن السفينة خلال هذه المرحلة يساهم فى حل مشكلة طالب البناء ، فى عقد البناء بثمن جزافى ، حيث أستقر الرأى [١]على أنه بيع لأشياء مستقبلة ، وبالتالى لا تنتقل ملكية السفينة إلا بعد تمام بنائها ؛ ومن ثم يتعرض خلال هذه المرحلة لمخاطر إفلاس البانى الذى يكون قد حصل على أقساط تحت حساب ثمن السفينة ؛ ومن هنا يلجأ الطرفين إلى إنشاء رهن لمصلحة طالب البناء على كل جزء يتم بناؤه من السفينة بما

---

(١) راجع ماسبق بشأن البناء بثمن جزافى كأحد أسباب كسب ملكية السفينة .

يعادل الجزء الذى تم دفعه من الثمن . ويرى الفقه [١] أن ذلك لايعتبر رهنا لأشياء مستقبلة بالمخالفة للقواعد التى تُقرر بطلان رهن المال المستقبل (م١٠٣٣/٢ مدنى ) ، لأن الرهن يرد على الأجزاء التى تم بناؤها وليس على أشياء مستقبلة.

ولم يشترط المشرع لإنشاء رهن السفينة وهى فى دور البناء إلا أن يسبق قيد الرهن إقرار فى مكتب تسجيل السفن الواقع بدائرته محل بناء السفينة، ويبين فى هذا الاقرار كافة البيانات الخاصة بالسفينة من حيث محل البناء وطول السفينة وأبعادها الأخرى وحمولتها على وجه التقريب .

**هل يشترط لرهن السفينة أن تكون مسجلة فى سجل السفن ؟**

لم يشترط المشرع المصرى صراحة ضرورة أن تكون السفينة مسجلة فى سجل السفن حتى يمكن رهنا ؛ وإنما يستنتج الفقه [٢] هذا الشرط من إستلزام المشرع أن يتم قيد الرهن الوارد على السفينة فى الصحيفة الخاصة بها فى مكتب تسجيل السفن ؛ بالإضافة إلى أن المشرع لم يحدد المكان الذى يقيد فيه الرهن البحرى الوارد على سفينة غير مسجلة ، كما فعل بالنسبة لرهن السفينة فى دور البناء . وعلى ذلك يجب على المدين الراهن أن يقوم بتسجيل السفينة اختيارا[٣] إذا ما أراد رهنها رهنا بحريا لأن هذا هو السبيل الوحيد لتحقيق شرط شهر الرهن .

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٦١ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٧ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٥٧ .

(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٥٥.

(٣) راجع بشأن التسجيل الاختيارى ، ماسبق ص ٢٤٩ .

**(٢) الشروط الشكلية للرهن البحرى :**

بموجب المادة ٤١ من القانون البحرى الجديد " لاينعقد رهن السفينة إلا بعقد رسمى " يتضح من ذلك أن عقد الرهن البحرى عقدا شكليا كما هو الشأن بالنسبة للرهن الرسمى الوارد على عقار . وعلى ذلك لم يكتف المشرع المصرى بمجرد كتابة عقد الرهن البحرى كتابة عرفية أو مصدقا على التوقيعات الواردة فيه وإنما آشترط الرسمية ، أى أن يتم تحرير العقد أمام الموظف المختص بأحد مكاتب التوثيق التابعة لمصلحة الشهر العارى ، وذلك اذا كان العقد يبرم داخل جمهورية مصر العربية ، أما إذا تم البيع فى الخارج فإنه يجب تحريره بواسطة القنصل المصرى فى البلد الذى يتم فيه الرهن ، أو أمام الموظف المختص فى هذا البلد إذا لم يوجد قنصل مصرى فيه .

وإذا كان المشرع يشترط الرسمية كشرط لانعقاد الرهن البحرى صحيحا فإن هذا الشكل واجبا أيضا اذا كان الأمر يتعلق بوعد بالرهن ( م ١٠١/٢ مدنى) . وذلك حتى لايتخذ الوعد وسيلة للتهرب من الشكل الذى إستلزمه المشرع فى العقد الأصلى ، لأن هذا الوعد سيصبح هو العقد الأصلى إذا أعلن المستفيد من الوعد رغبته فى إبرام العقد الأصلى في الميعاد المحدد ثم امتنع الواعد عن ذلك ، حيث يجوز للمستفيد اللجوء الى القضاء الذى يقوم حكمه محل إرادة الواعد بإجابة المستفيد إلى طلبه بإبرام العقد الأصلى .

ومن الجدير بالذكر أنه يجب أن يتضمن عقد الرهن البحرى تخصيص السفينة محل الرهن بذكر كافة البيانات التى تعبر عن حالتها المدنية ؛ وإلا كان الرهن باطلا . ورغم أن هذا الشرط لم يذكره المشرع المصرى صراحة إلا أن الفقه[٢] إستنتجه قياسا علي القواعد العامة بشأن الرهن الرسمى حيث أوجبت

---

(١) د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، رقم ١٣٤ ، ص ١٦٠ .

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٩ص١٤٤؛د/سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم٦٥؛ د/ فايز رضوان ، المرجع السابق ، ص ١٦١.

المادة ٢/١٠٣٥ من القانون المدنى أن يكون محل الرهن الرسمى معينا بالذات تعيينا دقيا ، وذلك فى عقد الرهن أو فى عقد رسمى لاحق وإلا وقع الرهن باطلا وعلي ذلك يجب أن يذكر فى عقد الرهن البحرى إسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وميناء تسجيلها وتاريخ شهادة التسجل ( أو التقرير بإنشاء السفينة التى فى دور البناء ) وكافة البيانات الأخرى التى يكون من شأنها تحديد ذاتية السفينة .

**(٣) شروط الرهن البحرى :**

لما كان الرهن يخول للدائن المرتهن حقوقا يقتضى إستعمالها إعلام الغير بها ،كحق الأفضلية وحق التتبع ، لذا أوجب المشرع إتخاذ إجراءات معينة تحمل وجود هذا الرهن إلى الكافة حتى يحتج به فى مواجهة الأشخاص الذين تتأثر مصالحهم بوجود هذا الرهن ،كمشترى السفينة والدائن المرتهن الذي يبرم الرهن فى تاريخ لاحق .

وتتمثل إجراءات شهر الرهن البحرى فى قيد عقد الرهن فى الصحيفة الخاصة بالسفينة فى سجل السفن .

**قيد الرهن :**

أوجب المشرع ( م ٤٥ بحرى جديد ) أن " يقيد الرهن فى سجل السفن بمكتب تسجيل السفينة ، واذا ترتب الرهن على السفينة وهى فى دور البناء وجب قيده فى سجل السفن بمكتب التسجيل الواقع بدائرته محل البناء " .

وهذا يفترض أن السفينة مسجلة فى إحدى مكاتب تسجيل السفن ، أما إذا كانت السفينة من السفن المعفاه من التسجيل فإنه ينبغى تسجيلها حتى يمكن قيد الرهن .

**إجراءات قيد الرهن [1]:**

تبدأ إجراءات قيد الرهن البحرى بتقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب تسجيل السفن ؛ ويرفق بها قائمتان موقعتان من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على البيانات الآتيه :

أ - إسم كل من الدائن والمدين ومحل إقامته ومهنته .

ب - تاريخ العقد .

جـ - مقدار الدين المبين في العقد .

د - الشروط الخاصة بالوفاء .

هـ - اسم السفينة الرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو إقرار بناء السفينة .

و - المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد .

والملاحظ أن هذه البيانات تعتبر الحد الأدنى لأنها لم تذكر على سبيل الحصر وإنما جاءت " على وجه الخصوص " أى علي سبيل المثال ، ومن ثم يجب أن تحتوى هذه القائمة على جميع البيانات اللازمة لتعيين السفينة وكما يرى الفقه [2]فإنه لايترتب على إغفال بيان أو أكثر من بيانات هاتين القائمتين بطلان قيد الرهن البحرى إلا إذا ترتب على هذا النقص ضررا للغير .

بعد تقديم المستندات السابقة يقوم مكتب تسجيل السفن بإثبات ملخص عقد الرهن ومحتويات القائمتين المقدمتين ، ثم يسلم المكتب للطالب إحدى

---

(١) راجع المادتين ٤٦ و ٤٧ من القانون البحرى الجديد.

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق رقم ١٣١ ، ص ١٤٥.

هاتين القائمتين بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع إثبات ذلك فى شهادة تسجيل السفينة .

وإذا كان الدين المضمون بالرهن لإذن الدائن ترتب على تظهير سند الدين إنتقال الحقوق الناشئة عن الرهن إلى الدائن الجديد ، ، وفى هذه الحالة يجب التأشير بإسم هذا الدائن فى قيد الرهن ( م ٤٨ بحرى جديد ) .

**الميعاد الواجب أن يتم فيه قيد الرهن :**

لم يحدد المشرع ميعادا معينا لاتخاذ إجراءات قيد الرهن ؛ ولكن من مصلحة الدائن المرتهن إتخاذ هذه الاجراءات فى أسرع وقت فور إتمام الرهن ، لأن مرتبة الرهن تحسب إعتبارا من تاريخ قيده ( م ٥٠ بحرى جديد ) . وبالتالى اذا أبرم المدين رهنا آخر على السفينة وقيد قبل الرهن الأول إحتل الرهن الثانى المرتبة الأولى والرهن الأول المرتبة الثانية .

**تجديد قيد الرهن :**

يحفظ القيد الرهن البحرى لمدة عشر سنوات من تاريخ إجرائه ، ويبطل أثر هذا القيد إذا لم يجدد قبل نهاية هذه المدة ( م ٤٩ بحرى جديد ) . وقد سوى المشرع فى القانون الجديد بين المدة التى يسرى فيها أثر القيد بين الرهن الرسمى العقارى ، والرهن البحرى وذلك بعكس ماكان مقررا فى القانون ١٣٥ لسنة ١٩٥١ الذى كان يحفظ الرهن لمدة خمس سنوات فقط .

وعلى ذلك إذا كانت المدة المحددة فى عقد الرهن تزيد على عشر سنوات فإنه يجب تجديد قيد الرهن كل عشر سنوات بشرط أن يتم التجديد قبل نهاية العشر سنوات السابقة ،أما إذا كانت مدة الرهن أقل من عشر سنوات فإن القيد يحفظ خلال مدة الرهن .

فإذا لم يجدد الرهن قبل نهاية العشر سنوات لا يكون عقد الرهن باطلا وانما الذى يبطل هو القيد ؛ وبالتالى يجب إجراء قيد جديد وهذا يُعَرض الدائن المرتهن لخطر وجود رهن جديد يقيد قبل إجراء القيد الجديد للرهن القيم ، حيث يعتبر الرهن الجديد سابق فى المرتبة على الرهن القديم الذى تم قيده من جديد بسبب بطلان القيد الأول .

**شطب القيد الرهن :**

يشطب قيد الرهن وتزول آثاره إذا قام الدائن المرتهن بتطهير السفينة من الرهون بإيداع ثمنها فى خزانة المحكمة ( م ٥٦ بحرى جديد ) . وكذلك يشطب قيد الرهن بناء على حكم قضائى ؛ وذلك فى حالة بطلان الرهن أو فسخه أو بطلان القيد ذاته لبطلان فى اجراءاته ، وكذلك يشطب الرهن بناء على إتفاق بين الدائن المرتهن والمدين الراهن على تنازل الأول عن الرهن ، وفى هذه الحالة يجب أن يقدم المدين الراهن إقرارا موقعا من الدائن المرتهن ومصدقا على توقيعه بموافقته على شطب قيد الرهن ( م ٥٨ بحرى جديد ) ، وعلى ذلك لايكفى الإقرار العرفى .

ويتم شطب قيد الرهن بالتأشير على هامش القيد الموجود فى سجل السفن، مع ذكر السند الذى تم على أساسه الشطب سواء كان حكما قضائيا أو الإقرار الموثق الصادر من الدائن المرتهن .

## ثانيا

## آثار الرهن البحرى

إذا إنعقد الرهن البحرى مستوفيا أركانه وشروطه الموضوعية والشكلية وتم قيده فى سجل السفن ، على النحو السابق بيانه ، فإنه يرتب آثارا بالنسبة لطرفيه وآثاراً وبالنسبة للغير أيضا .

**(١) آثار الرهن البحرى بالنسبة لطرفيه :**

يرتب الرهن آثارا معينة بالنسبة لطرفيه تتمثل فى مجموعة من الحقوق والواجبات المتبادلة بين طرفيه ، بحيث تعتبر حقوق كل طرف التزامات على الطرف الآخر . ولاتخلتف هذه الحقوق والواجبات التي يرتبها الرهن البحرى عن آثار الرهن الرسمى التى حددتها القواعد العامه الواردة فى القانون المدنى من المواد من ١٠٤٣ إلى ١٠٥٢.

**فبالنسبة للمدين الراهن :** لايفقد حيازة السفينة ولاتزول عنه ملكيتها ، ومن ثم يجوز له التصرف فيها وأى تصرف يصدر منه لا يؤثر فى حق الدائن المرتهن ( ١٠٤٣ مدنى ) ومع ذلك لايجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز عليها فى سجل السفن ( م ٥١ بحرى جديد ) .

ولما كانت السفينة المرهونة تظل فى حيازة المدين الراهن يستغلها كيف يشاء ، فقد ألزمه المشرع ( م ١٠٤٧ مدنى ) بضمان سلامتها والمحافظة عليها ، ومنح الدائن المرتهن حق الإعتراض على كل عمل أو تقصير يكون من شأنه إنقاص قيمة السفينة بصورة كبيرة . وله فى حالة الإستعجال أن يتخذ مايلزم من الوسائل التحفظية ، كمنع السفينة من السفر اذا تحقق لديه أن حالة هيكلها أو آلاتها من السوء لدرجة تعرضها للهلاك إذا سافرت [١].

واذا تسبب المدين الراهن بخطئه فى هلاك السفينة المرهونة أو تلفها ، كان الدائن المرتهن مخيرا بين أن يقتضى تأمينا كافيا أو أن يستوفى حقه فورا ( م ١/١٠٤٨ مدنى ) .

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٤٣.

**أما بالنسبة للدائن المرتهن :**

يخول عقد الرهن للدائن المرتهن ضمانا عينيا على السفينة يستطيع التنفيذ عليها اذا لم يقم المدين بوفاء الدين المضمون فى الميعاد المحدد . وللدائن المرتهن ضمانا عام على جميع أموال المدين أيضا بصفته دائن عادى قبل أن يكون مرتهنا ؛ ومن ثم يجوز له التنفيذ على أموال المدين الأخرى اذا لم تكف السفينة للوفاء بدينه . أما اذا كان الراهن شخص آخر غير المدين فلا يجوز للدائن المرتهن التنفيذ إلا على السفينة ثم يعود بالباقى من الدين على أموال المدين .

هذا بالإضافة الى أنه يقع باطلا كل إتفاق يجعل للدائن المرتهن الحق عند عدم إستيفاء الدين وقت حلول أجله فى أن يتملك السفينة المرهونة فى نظير مبلغ معلوم أيا كان ، هذا وهو مايعرف بشرط التملك عند عدم الوفاء ؛ أو أن يقرر للدائن حق بيع السفينة دون مراعاة الإجراءات التى فرضها القانون . ولكن يجوز بعد حلول الدين أو قسط منه الاتفاق على أن ينزل المدين لدائنه عن السفينة المرهونة وفاء لدينه ( م ١٠٥٢ مدنى ) .

**(٢) آثار الرهن البحرى بالنسبة للغير :**

اذا تم شهر الرهن بقيده فى الصحيفة الخاصة بالسفينة فى مكتب تسجيل السفن أصبح محتجا به فى مواجهة الغير [١]، وهم كل شخص ماعدا طرفى عقد الرهن ، ويترتب على الاحتجاج بالرهن فى مواجهة الغير تمتع الدائن المرتهن بحقى الأفضلية والتتبع .

---

(١) راجع ماسبق شهر الرهن البحرى .

**( أ ) حق الأفضلية :**

بمقتضى هذا الحق يستطيع الدائن المرتهن إستيفاء حقه من ثمن السفينة أو مبلغ التأمين ، إذا إتفق الطرفان على ذلك وقبله المؤمنين أو أعلنوا به ، بالأولوية على الدائنين العاديين والدائنين المرتهنين التالين له فى المرتبه . وتكون مرتبة الديون المضمونه برهون بحسب تاريخ قيد الرهون ، فإذا قيدت عدة رهون فى يوم واحد اعتبرت فى مرتبة واحدة ؛ ولكن تأتى الديون المضمونة برهن فى مرتبة تاليه للديون المضمونه بامتياز بحرى ( م ٥٠ بحرى جديد ) .

ويتمتع الدائن المرتهن بهذه الافضلية بالنسبة لأصل الدين المضمون بالرهن ومصاريف العقد والتقيد والتجديد وفوائد السنتين السابقتين علي قيد محضر الحجز على السفينة فى سجل السفن ، والفوائد التى تستحق من هذا التاريخ إلى يوم رسو المزاد ( م ١٠٥٨ مدنى ) [١]، وذلك مع حق الدائن المرتهن فى اجراء قيود خاصة بالفوائد الأخرى التى تستحق له ، وتحسب مرتبتها من تاريخ القيد[٢] .

**(ب) حق التتبع :**

قرر المشرع ( م ٥١ بحرى جديد ) للدائنين المرتهن لسفينة أو لجزء منها حق تتبعها فى أى يد كانت ، ولايجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفن .

أى أنه يجوز للدائنين التنفيذ على السفينة وبيعها لإستيفاء حقوقهم من الثمن ولو نقل الراهن ملكيتها الى الغير . ويسمى الشخص الذى إنتقلت إليه

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٧ .

(٢) د/ مصطفي طه ، المرجع السابق ، رقم ١٢٣.

ملكية السفينة أو أي حق عيني آخر عليها " الحائز " وهو الذي يُباشر في مواجهته حق التتبع ، حيث أوجب المشرع ( م ١/٥٤ بحري جديد ) على الدائن المرتهن الذي إتخذ إجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه علي يد محضر بدفع الثمن ٠

ولكن يشترط لكي يطلق علي الشخص وصف الحائز توافر شرطان [١]:
**الأول** : أن تكون ملكية السفينة المرهونة قد انتقلت إليه قبل قيد محضر الحجز في سجل السفن ( م ١/٥٤ بحري جديد ) ، أما إذا انتقلت إليه ملكيتها بعد ذلك فلا يحتج علي الدائن المرتهن بالتصرف الذي انتقلت بموجبه ملكية السفينة، لأن المشرع حظر التصرف في السفينة المرهونة بعد قيد محضر حجز السفينة في سجل السفن ( م ٥١ بحري جديد ) ؛ وبالتالي يظل الراهن هو المالك أمام الدائن المرتهن ٠

**والثاني**: ألا يكون هذا الشخص مسئولا مسئولية شخصية عن الدين المضمون بالرهن ( م ٢/١٠٦٠ مدني ) ؛ كأن يكون كفيلا أو مدنيا متضامنا ٠

وعندما يستعمل الدائن المرتهن حق التتبع في مواجهة حائز السفينة يكون للأخير أن يختار واحد من أربعة خيارات ؛ فإما أن يتحمل البيع ثم يرجع على البائع ( الدائن ) بالضمان ؛ وإما أن يقوم بوفاء الدين إلى المرتهن ثم يحل محله في جميع حقوقه ، وإما أن يتخلى عن السفينة ؛ وأخيرا يجوز للحائز أن يطهر السفينة من الرهن . وتخضع خيارات الحائز هذه للقواعد العامة ؛ ولكن تطهير الرهن البحري خصه المشرع ببعض القواعد ؛ وهذا ماجعلنا نتناوله بشئ من الايضاح في الفقرة التاليه .

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٢٥ .

**التطهير الإختيارى للسفينة:**

ويقصد به تطهير الحائز للسفينة من الرهن البحرى ليخلصها من إجراءات الحجز ويتفادى بيعها جبرا .

وقد نصت على ذلك المادة ٢/٥٤ من القانون البحرى الجديد بقولها " إذا أراد الحائز إتقاء إجراءات الحجز والبيع وجب عليه قبل البدء فى الإجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه ( بدفع الثمن ) أن يعلن الدائنين المقيدين في سجل السفن على يد محضر فى محلهم المختار ( الموضح فى عقود الرهن ) بملخص العقد ( الذى آلت اليه بموجبه ملكية السفينة ) مع بيان تاريخه واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة ( على السفينة ) مع تواريخها ومقدارها وأسماء الدائنين ( ويقر ) بإستعداده لدفع الديون المضمونه بالرهن فورا سواء كانت مستحقة أو غير مستحقة وذلك فى حدود ثمن السفينة " . وفى هذه الحالة اذا كان الحائز قد أوفى الثمن للبائع ( الراهن ) فإنه يحل محل الدائنين المرتهنين الذين أوفى لهم حقوقهم ؛ أما اذا كان لم يدفع الثمن فتبرأ ذمته بالوفاء للدائنين .

وقد أجاز المشرع ( م ١/٥٥ بحرى جديد ) لكل دائن ، من الذين أعلن اليهم الحائز إستعداده لدفع ديونهم على النحو السابق ، أن يطلب بيع السفينة أو جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف. وذلك إذا لم ير فى عرض الحائز مايحقق مصلحته هو والدائنين الآخرين. كأن يكون الثمن منخفض أو تكون قيمة السفينة قد إرتفعت كثيرا عن الثمن الذى بيعت به للحائز .

ويجب على الدائن المرتهن أن يعلن هذا الطلب إلى الحائز خلال عشرة أيام

من تاريخ الاعلان الذى وجهه الحائز إلى الدائنين ، ويشتمل الطلب علي تكليف الحائز بالحضور أمام المحكمة التي توجد السفينة فى دائرتها أو المحكمة التى يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة إذا كانت غير موجوده فى أحد الموانى المصرية ، وذلك لسماع الحكم بإجراء البيع بالمزايدة ( م ٢/٥٥ بحرى جديد ) .

فإذا مضت العشرة أيام ولم يتقدم أى دائن مرتهن بطلب البيع بالمزايدة على النحو السابق ، فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بإيداع الثمن خزانة المحكمة ، وله فى هذه الحالة أن يطلب شطب قيد الرهن دون إتباع أى إجراءات أخرى ( م ٥٦ بحرى جديد ) . وبذلك إعتبر المشرع عدم رد أحد الدائنين المرتهنين على عرض الحائز بمثابة موافقة ضمنية عليه ؛ وفى ذلك حماية لمصلحة الحائز وتجنيبه مضار بيع السفينة جبرا وقد ارتبطت بها مصالحه.

**تتبع السفينة المرهون حصة منها :**

قد لاتكون السفينة مرهونة بأكملها وإنما ورد الرهن على بعض حصصها فقط ، فى هذه الحالة تقرر المادة ١/٥٢ بحرى جديد أنه اذا كان الرهن واقعا على جزء لايزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن إلا حجز هذا الحجز وبيعه ، وإذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة بناء على طلب الدائن ، بعد إجراء الحجز ، أن تأمر ببيع السفينة بأكملا ، وفى هذه الحالة أجازت المادة ٢٧ من القانون البحرى الجديد لأى من المالكين الذين لم يحجز على حصصهم أن يطلب من المحكمة أن تأمر بقصر البيع على الحصص المحجوزة عليها إذا وجدت أسباب جدية تبرر هذا الطلب . وللمحكمة سلطة تقديرية فى إجابة الدائن إلى طلب بيع السفينة بأكملها ورفض طلب المالك بقصر

البيع على الحصص المحجوز عليها ، ولها أيضا أن تحكم بعكس ذلك حسب مايثبت لديها من مصلحة وعدم إلحاق الضرر بالطرف الآخر .هذا وقد أوجب المشرع ( م ٢/٥٢ بحرى جديد ) على الدائن أن ينبه رسميا على باقى الملاك فى الشيوع - قبل بدء اجراءات البيع بخمسة عشر يوما - بدفع الدين المستحق له أو الاستمرار فى إجراءات التنفيذ .

## ثالثا

## انقضاء الرهن البحرى

ينقضى الرهن البحرى بذات الأسباب التى ينقضى بها الرهن الرسمى الوارد على العقار [١]. فهو قد ينقضى بصفة تبعية أو بصفة أصلية .

**( ١ ) انقضاء الرهن البحرى بصفة تبعية :**

لما كان الرهن يتقرر لضمان الوفاء بدين معين ، فقد كان من الطبيعى أن ينقضى الرهن بانقضاء الدين المضمون . وعلى ذلك ينقضى الرهن بوفاء الدين ، أو وقوع مقاصه بينه وبين دين للمدين فى ذمة الدائن المرتهن ، أو إذا إتحدت ذمة الدائن المرتهن والمدين الراهن ، أو بإبراء الدائن المرتهن للمدين الراهن من الدين أو باتفاقهما علي تجديد الدين ، وأخيرا ينقضى الرهن بتقادم الدين الأصلى .

**( ٢ ) انقضاء الرهن بصفة أصلية :**

تتمثل الأسباب الخاصة التى ينقضى بها الرهن البحري فيما يأتى :

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٢٨ \ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٧٣ .

( أ ) البيع الجبرى للسفينة المرهونة ، حيث قرر المشرع ( م ٥٣ بحرى جديد ) أنه يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن .

(ب) التطهير الإختيارى للسفينة بواسطة الحائز تطبيقا للمادة ٥٦ من القانون البحرى الجديد [١].

(جـ) ينقضى الرهن بالتنازل عنه بموجب إقرار موقع من الدائن المرتهن ومصدقا على توقيعه ، طبقا للمادة ٥٨ من القانون البحرى الجديد .

(د ) وأخيرا ينقضى الرهن بهلاك السفينة المرهونة ؛ وفى هذه الحالة يبقى الرهن البحرى على حطام السفينة ( م ١/٤٣ بحرى جديد ) .

فإذا إنقضى الرهن كان للمدين الراهن أن يطلب شطب الرهن بالتأشير بذلك فى الصحيفة الخاصة بالسفينة فى سجل السفن [٢].

---

(١) راجع ماسبق بشأن تطهير السفينة .

(٢) راجع ماسبق بشأن شطب القيد .

## المبحث الرابع

## الحجـز على الســفينة

**تمهيد وتقســيم:**

لما كانت السفينة مال منقول ؛ فهى تمثل أحد العناصر المكونة للذمة المالة لمالكها . وحيث أن الذمة المالية للشخص ضامنة لجميع ديونه ؛ فإنه يجوز للدائنين الحجز على السفينة إذا لم يف مالكها بما عليه من ديون إختيارا ؛ وذلك تمهيدا لبيعها وإستيفاء ديونهم من ثمنها .

والحجز بصفة عامة نوعان : **الأول : الحجز التنفيذى** ، ولايستطيع الدائن توقيعه إلا اذا كان تحت يده سند تنفيذى ، لأنه يؤدى إلى بيع المال المحجوز .

**والثانى : الحجز التحفظى** ، ولايشترط لتوقيعه وجود سند تنفيذى ، لأن الهدف منه هو حماية الدائن من مخاطر تهريب المدين لأمواله لو إنتظر حتى يحصل على السند التنفيذى . ومن هنا ألزم المشرع المدين باتخاذ الاجراءات اللازمة لحصوله على السند التنفيذى بحقه خلال مدة معينة ، فاذا حصل على هذا السند تحول الحجز التحفظى إلى حجز تنفيذي ؛ أما اذا أخفق فى اتخاذ هذه الإجراءات خلال المدة التى حددها المشرع اعتبر الحجز كأن لم يكن .

وعلي ذلك نتناول أولا الحجز التحفظى ثم الحجز التنفيذى وسنخصص لكل منهما مطلب مستقل .

## المطلب الأول

## الحجـــز التحفظـــى

**التنظيم التشريعى:**

**إذا لم يكن بيد الدائن سند تنفيذى يستطيع بموجبه توقيع الحجز التنفيذى علي السفينة ؛ ومع ذلك يخشى من إرتحالها الذى يقلل من فرصة حصوله على حقه ، فإنه يستطيع توقيع الحجز التحفظى عليها لحين حصوله علي السند التنفيذى ، الذى يخوله إمكانية بيعها جبرا واستيفاء دينه من ثمنها .**

وحق الدائن فى توقيع الحجز على السفينة مقرر منذ عهد بعيد ، ورغم القانون البحرى القديم لم يتضمن قواعد خاصة بهذا النوع من الحجز إلا أن الرأى كان مستقرا على تطبيق قواعد الحجز التحفظى الوارده فى قانون المرافعات المدنية والتجارية على الحجز التحفظى علي السفن بصفتها منقول يدخل ضمن الضمان العام للدائنين .

ولما كانت السفينة تنتقل أثناء رحلتها بين موانى دول كثيرة ؛ وقواعد الحجز التحفظى تختلف من دولة لأخرى ، فقد ظهر إتجاه دولى لتوحيد قواعد الحجز التحفظى علي السفن ، وذلك لتجنب المشكلات الكثيرة التى تثار فى هذا الشأن . ولتحقيق هذا الغرض قامت اللجنة البحرية الدولية بجهود كثيرة أثمرت عن إتفاقية بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظى علي السفن ، التى أبرمت فى ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ ، وإنضمت إليها مصر بالقانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٥ وأصبحت سارية المفعول اعتبارا من ٢٤ فبراير سنة ١٩٥٦ ؛ وقد إستعملت مصر الحق الذى قررته المادة العاشرة من الاتفاقية ، حيث سمحت للدول المتعاقدة بالتحفظ على أمرين : أحدهما يتعلق

بالحق فى عدم تطبيق أحكام المعاهدة على الحجز الذى يوقع علي السفينة بسبب الديون البحرية المنصوص عليها فى الفقرتين ( س ) ، ( ع ) من المادة الأولي ، وهى المنازعات المتعلقة بملكية السفينة وملكيتها المشتركة .

والثانى يتعلق بالحق فى عدم تطبيق نصوص الفقرة الأولى من المادة الثالثة على الحجز الذى يوقع فى اقليمها بسبب الديون المنصوص عليها فى الفقرة ( ف ) من المادة الأولى ، وهى الديون المضمونة برهن على السفينة .

وقد نظم المشرع المصرى فى القانون البحرى الجديد الحجز التحفظى على السفينة ، وذلك فى المواد من ٥٩ الى ٦٦ علي غرار ماجاء باتفاقية بروكسل سالفة الذكر .

ولذلك سنتناول أحكام الحجز التحفظى على السفينة وفقا لقانون البحرى الجديد ، مع الإشارة الى الإختلافات الموجودة بين هذا القانون واتفاقية بروكسل فى حالة وجود مثل هذه الاختلافات .

وسنبدأ بتحديد نطاق تطبيق كل من القانون والاتفاقية ؛ ثم نوضح الشروط الواجب توافرها حتى يمكن توقيع الحجز التحفظى علي السفينة ، وبعد ذلك نتناول إجراءات توقيع الحجز وآثاره .

## أولا

## نطاق تطبيق القانون البحرى المصرى واتفاقية بروكسل بشأن الحجز التحفظى على السفينة

### (١) : نطاق تطبيق الاتفاقية [١]:

وفقا للمادة الثامنة يمكن التمييز بين السفن الآتيه :

(أ) **بالنسبة لسفن الدول المتعاقدة:** اذا وقع حجز تحفظى فى دولة متعاقدة علي سفينة ترفع علم دولة أخرى متعاقدة ، تنطبق أحكام إتفاقية بروكسل على هذا الحجز من حيث الديون التى يجوز الحجز من أجلها والسفن التى يجوز الحجز عليها والآثار المرتبة علي هذا الحجز ، لأن الفقرة الرابعة من المادة سالفة الذكر تقرر تطبيق أحكام المعاهدة فى كل دولة متعاقدة على كل سفينة تحمل علم دولة متعاقدة . والعبرة فى هذا المجال هى بجنسية السفينة ذاتها وليس بجنسية مجهز السفينة [٢]. وفى حالة رفع السفينة علم دولة أخرى غير التى تحمل جنسيتها تكون العبرة بجنسية السفينة وليس العلم .

والمقصود بالدولة المتعاقدة هى كل دولة صدقت علي هذه الاتفاقية أو إنضمت إليها بعد ذلك [٣].

---

(١) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٣٣ ؛ د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٤٦ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ١٠٦ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٦٧ ؛ د/ فايز رضوان ، رقم ١٥٦ و ١٥٧ .

(٢) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٦٦.

(٣) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٤٦ ، ص ١٥٨ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٦٧ ، ص ١٦٨ .

**(ب) بالنسبة للسفن التى ترفع علم الدولة التى وقع فيها الحجز :** يسرى على هذا الحجز أحكام القانون الوطنى بشرط أن يكون للحاجز محل اقامة معتاد أو مركز رئيسى فى هذه الدولة . ويتضح من ذلك أن هذا الفرض يتعلق بسفينة يرغب أحد دائنى مجزها أن يوقع عليها حجزا تحفظيا ؛ وهذه السفينة ترفع علم الدولة المتعاقدة التى يطلب توقيع الحجز فيها ؛ والفرض أيضا أن يطالب الحجز أجنبى . فى هذه الحالة الأصل أن تنطبق أحكام اتفاقية بروكسل علي هذا الحجز. ولكن اذا كان لطالب الحجز محل اقامة معتاد أو كان مركز ادارته الرئيسى ( اذا كان شخص إعتبارى ) فى هذه الدولة المتعاقدة التي ترفع السفينة علمها وسيوقع الحجز فيها ، فإن أحكام القانون الوطنى هى الأولى بالتطبيق .

وعلى ذلك اذا لم تكن السفينة ترفع علم نفس الدولة التى سيوقع فيها الحجز أو لم يكن لطالب الحجز محل اقامة معتاد أو مركز ادارة رئيسى تنطبق أحكام الاتفاقية . وتنطبق أحكام الاتفاقية أيضا ، اذا كان الحاجز يحمل جنسية ذات الدولة التي ترفع السفينة علمها.

هذا وقد أعتبرت الاتفاقية لكل شخص يحل محل الدائن الأصلى فى الدين البحرى له نفس محل الاقامة المعتاد أو مركز الإدارة الرئيسى الذى كان للدائن الأصلى . وتبدو أهمية هذا الحكم فى حالة تظهير الدائن لحقه أو التنازل عنه إلى الغير .

**(جـ) السفينة التى ترفع علم دولة غير متعاقدة :** يرى الفقه أن الإتفاقية تضمنت فى الفقرة الثالثة من المادة الثامنة حكما غريبا بالنسبة لهذه السفن[١]

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٣٣ ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع والمكان السابقين ؛ د/ زكي الشعراوى ، المرجع السابق ، ٢٨٢ ، ص ٣٥٧ .

حيث أجازت إخضاع الحجز عليها لأحكام الاتفاقية وأحكام القانون الوطنى . وعلى ذلك يجوز توقيع الحجز على هذه السفن من أجل الديون البحرية المحددة فى المعاهدة والديون التى حددها القانون الوطنى . وخيار أى من هذه الأحكام يقرره القاضى الذى ينظر أمر توقيع الحجز .

ومع ذلك يرى البعض أن الحكم الذى تضمنته إتفاقية بروكسل الخاص بهذه السفن لايبدو غريبا لأنه يعتبر تطبيقا للقواعد العامة لأن الاتفاقية لاتلزم الدولة غير المتعاقدة ومن ثم فهى لاتنطبق علي سفنها . وبالنسبة للدولة التى يوقع فيها الحجز على هذه السفينة تطبق قانونها الداخلى بما لها من سيادة ، وهذا القانون يشمل المعاهدة التى إنضمت اليها الدولة .

**(٢) : تطبيق القانون البحرى المصرى :**

ينطبق القانون البحري المصرى على الحالات التى يُطلب فيها توقيع الحجز التحفظى علي السفن فى مصر اذا كانت لا تدخل فى نطاق تطبيق الاتفاقية . وهذه الحالات هى :

**الحالة الأولى :** طلبات توقيع الحجز التحفظى علي سفينة ترفع العلم المصرى اذا كان طالب الحجز مصريا أو كان أجنبيا له محل اقامة معتاد فى مصر أو إذا كان مركز إدارته الرئيسى بها .

**الحالة الثانية :** طلبات توقيع الحجز التحفظى علي سفينة ترفع علم دولة غير متعاقدة ( لم توقع على الاتفاقية ولم تنضم اليها ) ، سواء كان طالب الحجز مصريا أو أجنبيا من رعايا دولة متعاقدة أو غير متعاقدة .

## ثانيا

## شـــروط توقيع الحجــز التحفظــى

وضع المشرع المصرى والاتفاقية الخاصة بالحجز التحفظى شروطا حتى يمكن للدائن توقيع هذا النوع من الحجز ، وهذه الشروط يتعلق بعضها بالدين الذى يمكن توقيع الحجز من أجله ويتعلق بعضها الآخر بالسفينة التى يجوز توقيع الحجز عليها ٠

### ( ١ ) : الديون التى يجوز توقيع الحجز من أجلها :

بموجب المادة ٦٠ من القانون البحرى لايجوز توقيع الحجز على السفن إلا وفاء لدين بحرى . وذلك حتى لا تُعطل حركة الملاحة البحرية من أجل ديون غير بحرية ٠

وقد تولى المشرع في ذات المادة تعداد الديون التى تعتبر ديونا بحرية وبالتالى يجوز توقيع الحجز من أجلها . ومن الجدير بالذكر أن هذا التعداد جاء على سبيل الحصر [١]؛ بما يعنى أنه لايجوز الإضافة إليه أو الإخراج منها ، كما لايجوز القياس عليها أو التوسع في تفسيرها ٠

وقد إعتبر المشرع المصرى [٢] الدين بحريا اذا نشأ عن أحد الأسباب الآتيه :

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٦٩ ؛ د/ نادية معوض ، المرجع السابق ، ص ١٧٣.

(٢) وقد حددت اتفاقية بروكسل بشأن الحجز التحفظى فى مادتها الأولى أن المقصود بالدين البحرى هو كل ادعاء بحق أو دين مصدره أحد الأسباب الآتيه : (أ) الأضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم أو بغيره ٠ (ب) الخسائر فى الأرواح أو الاصابات البدنيه التي تسببها السفينة أو التى تنشأ عند استغلالها ٠ (جـ ) مصاريف المساعدة أو الانقاذ . (د) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو باستنجارها بمقتضى مشارطة ايجار أو غيرها ٠ (هـ) العقود الخاصة بنقل البضائع على السفينة بمقتضى مشارطة ايجار أو بوليصة شحن أو غير ذلك . (و) هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها ==

(أ)رسوم الموانى والممرات المالية . (ب) مصاريف ازالة أو إنتشال أو رفع حطام السفينة أو البضائع (جـ) الأضرار التى تحدثها السفينة بسبب التصادم أو التلوث أو غيرها من الحوادث البحرية المماثلة (د ) الخسائر فى الأرواح البشرية أو الاصابات البدنية التى تسببها السفينة أو التى تنشأ عن إستغلالها . (هـ ) العقود الخاصة باستعمال السفينة أو إستأجارها . (و) التأمين على السفينة . (ز ) العقود الخاصة بنقل البضائع بموجب عقد إيجار أو وثيقة شحن (ح) هلاك البضائع والأمتعة التى تنقلها السفينة أو تلفها (ط) الانقاذ . (ى)الخسائر المشتركة . (ك) قطر السفينة . (ل ) الارشاد . (م) توريد مواد أو أدوات لازمة لاستغلال السفينة أو صيانتها أيا كانت الجهة التى حصل منها التوريد . (ن) بناء السفينة أو إصلاحها أو تجهيزها ومصاريف وجودها فى الأحواض (س) أجور الربان والضباط والبحارة والوكلاء البحريين . (ع) المبالغ التى أنفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها . (ف ) المنازعة فى ملكية السفينة . (ص) المنازعة فى ملكية السفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى استغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع علي المبالغ الناتجه عن الاستغلال . (ق) الرهن البحرى .

---

== السفينة أو تلفها . (ز) الخسائر المشتركة . (ح) القروض البحرية . (ط) سحب السفينة . (ى) الارشاد . (ك) توريد المنتجات أو المهمات اللازمة لاستغلال السفينة أو لصيانتها فى أى جه كانت . (ل) انشاء السفينة أو اصلاحها أو تجهيزها ومصاريف التخزين . (م) أجور الربان والضباط وأفراد الطاقم . (ن) المبالغ التى صرفها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء لحساب السفينة أو لحساب مالكها . (س ) المنازعة فى ملكية السفينة . (ع) المنازعة الخاصة بالملكية المشتركة للسفينة أو بحيازتها أو باستغلالها أو بالحقوق الناشئة عما يتحصل من استغلال السفينة . (ف) كل رهن بحرى أو كل عاروقه ( والغاروقة هى نوع من الرهن ) .

ومن الملاحظ أن ماقرره المشرع المصرى لايختلف عما حددته اتفاقية بروكسل[١] الا من حيث :

(١) إستبعاد المشرع المصرى للقروض البحرية ؛ فلم يعتبرها من الديون البحرية التى تجيز توقيع الحجز التحفظى علي السفينة ؛ وذلك بعكس الاتفاقية.

(٢) أن المشرع المصرى إعتبر " رسوم الموانى والممرات المائية " و "مصاريف إزالة أو إنتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع " و " التأمين علي السفينة " من الديون البحرية .

ويبرر الفقه [٢] مسلك المشرع المصرى فى ذلك بأنه يساعد على تمكين الموانى وهيئة قناة السويس من الحجز على السفينة لإقتضاء رسوم الموانى والممرات المائية ، باعتبارها تقابل خدمات إستعمال السفينة لتلك الموانى والممرات المائيه . بالاضافة الى أنه يكفل للدولة فرصة الحصول على ماتكبدته من نفقات إزالة أو إنتشال أو رفع حطام السفينة والبضائع ؛ لأن من شأن ذلك إزالة الغوائق التى يعطل الملاحة البحرية فى فى الموانى والممرات المائية المصرية . أما بالنسبة لأقساط التأمين فهى تقابل مبلغ التأمين الذى يلتزم المؤمن بدفعه عن حدوث الخطر بما يحفظ للمجهز ثروته البحرية ، وأهمها السفينة ، ومن ثم يكون من المنطقى منح المؤمن حق توقيع الحجز التحفظى لاقتضاء قسط التأمين باعتباره دينا بحريا .

أما عن استبعاد القروض البحرية فيبدو السبب فى ذلك هو إختفاء قرض

---

(١) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٧٢ .
(٢) راجع د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٥٤ .

المخاطر الجسيمة من الحياة البحرية ، فضلا عن أن المشرع المصرى أضاف صور القروض البحرية الأخرى عندما إعتبر المبالغ التى ينفقها الربان أو الشاحنون أو المستأجرون أو الوكلاء البحريون لحساب السفينة أو لحساب مالكها من الديون البحرية .

ومن الجدير بالذكر أن المشرع يكتفى بأن يكون مصدر الدين المطلوب توقيع الحجز التحفظى من أجله هو أحد الأسباب التى تضمنتها المادة ٦٠ من القانون البحرى ؛ ولم يتطلب أن يكون الدين من الديون الممتازة مثلا ؛ لأن مسألة مرتبة الدين تظهر عند توزيع ثمن السفينة ؛ وهى مرحلة تأتى بعد أن يصير الحجز التحفظى حجزا تنفيذيا ويتم بيع السفينة .

**(٢) : السفن التى يجوز توقيع الحجز عليها :**

حدد المشرع السفن التى يجوز توقيع الحجز التحفظى عليها ، من أجل أحد الديون السابق بيانها ، فى المادتين ٦١ و ٦٢ من القانون البحرى الجديد . ويتضح من هاتين المادتين أن المشرع يفرق بين الديون التي يلتزم بها مالك السفينة . والديون التي يلتزم بها شخص آخر غير المالك ، كمستأجر السفينة مثلا . وقد بنى المشرع على هذه التفرقة أحكاما تتعلق بالسفن التى يجوز الحجز عليها ، نوضحها على النحو التالى :

**(أ) اذا كان مالك السفينة هو الملتزم بالدين :**

فى هذه الحالة أجازت المادة٦١/١ من القانون البحرى لكل من يتمسك بأحد الديون البحرية ( المحددة فى المادة ٦٠ من ذات القانون ) أن يوقع الحجز التحفظى علي السفينة التى يتعلق بها الدين أو على أى سفينة أخرى يملكها المدين . ولكنه يشترط لكى يستطيع الدائن توقيع الحجز على سفينة غير التى

يتعلق بها الدين أن تكون مملوكة للمدين وقت نشوء الدين ، ومن البديهى يشترط أيضا أن تستمر ملكية المدين لهذه السفينة حتى وقت توقيع الحجز [١].

وقد وضع المشرع هذا الحكم رعاية لمصلحة الدائن ، حتي يتمكن من توقيع الحجز على شقيقات السفينة التى تعلق بها دينه متى كانت هذه السفن أقرب الى متناول يده [٢]. ومع ذلك وضع المشرع إستثناءاً على الحكم السابق قررته المادة ٢/٦١ بحرى عندما لم تجز الحجز على سفينة غير التى يتعلق بها الدين إذا كان الدين من الديون المنصوص عليها فى الفقرة (ق ) و ( ص ) و (ق) من المادة ٦٠ من ذات القانون ؛ وهى الديون الناشئة عن المنازعة فى ملكية السفينة . والديون الناشئة عن المنازعة فى ملكية السفينة على الشيوع أو فى حيازتها أو فى إستغلالها أو فى حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال . وأخيرا الديون المضمونة برهن بحرى على السفينة . والحكمة من تقرير هذا الإستثناء أن هذه الديون تتولد عن حقوق عينية مقررة على السفينة ، ومن ثم يكون من المنطقى أن تتحمل هذه السفينة وحدها نتائج التخلف عن أداء هذه الديون [٣].

**(ب) اذا كان الملتزم بالدين شخص آخر غير مالك السفينة :**

وضعت المادة ٦٢ من القانون البحرى حكم هذا الفرض ؛ فقررت فى فقرتها الأولى أنه " اذا كان مستأجر السفينة يتولى إدارتها الملاحية وكان مسئولا وحده عن دين بحرى متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه

---

(١) د/ جلال محمدين ، المرجع السابق ، ص ١٢٤ .
(٢) المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرى الجديد ، رقم ٦٣.
(٣) راجع المذكرة الايضاحية لمشروع قانون التجارة البحرى الجديد ، رقم ٦٣.

السفينة أو على أى سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، ولايجوز توقيع الحجز على أى سفينة أخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحرى ".

ويتضح من النص أنه يشترط لكى يقتصر حق توقيع الحجز التحفظى على السفينة المؤجرة ويمتد إلى أى سفينة أخرى مملوكة للمستأجر ، أن يتولى الأخير الادارة الملاحية للسفينة المؤجرة وأن يكون مسئولا وحده عن الدين البحرى المطلوب توقيع الحجز من أجله [١]. وعلى ذلك اذا لم يكن للمستأجر حق الادارة الملاحية للسفينة ؛ أو كان مسئولا عن الدين مع المالك فلا يمتد حق توقيع الحجز إلى السفن الأخرى التى يملكها المستأجر وانما يقتصر على السفينة المتعلق بها الدين والسفن الأخرى المملوكة للمؤجر وقت نشوء الدين .

ونظرا لمنطقية حكم الفقرة الأولى فقد قرر المشرع ( م ٢/٣٢ بحرى ) سريان أحكامها فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة مسؤلا عن الدين البحرى المطلوب توقيع الحجز التحفظى من أجله.

ومتى توافرت الشروط السابقة يكون من حق الدائن توقيع الحجز التحفظى علي السفينة بصرف النظر عن حمولتها والغرض منها أى سواء كانت سفينة تجارية أو من سفن الصيد أو النزهة .

كما يجوز توقيع الحجز التحفظى على السفينة متى توافرت شروطه ولو كانت متأهبة للسفر ، وذلك على عكس ماكان معمولا به قبل صدور القانون البحرى الجديد [٢] الذى أخذ بحكم اتفاقية بروكسل فى هذا الشأن .

---

(١) حول المشكلات التى يثيرها هذا الحكم فى حالة السفن المملوكة علي الشيوع لهذا المستأجر ؛ د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ١٧٦.

(٢) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ١٣٧ ؛ د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٢/١١١ .

**لايجوز توقيع الحجز على السفن الحربية والسفن المخصصة لخدمة عامة[١]:**

اذا كانت السفن التجارية التى تملكها الدولة تخضع للقانون البحرى ، شأنها فى ذلك شأن السفن المملوكة لأشخاص القانون الخاص . ومن ثم يجوز توقيع الحجز التحفظى عليها من أجل أى دين من الديون السابق بيانها ؛ سواء كانت هذه السفن مملوكة لدولة أجنبية أو للدولة التى يطلب من سلطاتها توقيع الحجز . إلا أنه لايجوز توقيع الحجز على السفن الحربية والسفن التى خصصتها الدولة لخدمة عامة ؛ لأن القانون البحرى لاينطبق على هذه السفن ( م ٢ بحرى جديد ) بالاضافة الى أنها تتمتع بحصانة خاصة قررتها إتفاقية بروكسل لسنة ١٩٢٦ بشأن حصانة السفن [٢].

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ٢/١١١.
(٢) راجع ماسبق بشأن ملكية الدولة للسفن .

## ثالثا

## إجــراءات توقيع الحجــز

### المحكمة المختصة بإصدار أمر الحجــز:

جعل المشرع ( م ٥٩ بحرى جديد ) إصدار أمر الحجز التحفظى على السفينة من اختصاص رئيس المحكمة الابتدائية أو من يقوم مقامه . فالاختصاص الولائى للقضاء العادى وليس مجلس الدولة ؛ أما الاختصاص النوعى فهو للمحكمة الابتدائية ؛ ومن ناحية الاختصاص المحلى فهو للمحكمة الابتدائية التى يقع فى دائرتها الميناء الذى توجد فيه السفينة .

ويصدر هذا الأمر طبقا للقواعد المقررة فى قانون المرافعات المدنية والتجارية الخاصة بالحجز التحفظى على المنقول ( المادة ٣١٦ ومابعدها ) . مع مراعاة النصوص الخاصة التى تضمنها القانون البحرى .

### إعلان محضــــر الحجــز:

بعد أن يصدر أمر الحجز يقوم المحضر المختص بتوقيع الحجز على السفينة ويحرر محضر بذلك ، وقد أوجب المشرع ( م ١/٦٤ بحرى جديد ) أن تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه ، وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز ، وذلك لمنع السفينة من السفر ؛ وأخيرا تسلم صورة ثالثة إلى مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز . فإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية ، وكان الميناء الذى وقع فيه الحجز غير الميناء المسجلة فيه السفينة ؛ فقد أوجب المشرع ( م ٢/٦٤ بحرى جديد ) أن يقوم مكتب التسجيل بالميناء الذى وقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل . وذلك

حتى يتحقق للحجز العلانية اللازمة لإعلام الغير بمركز السفينة .

ولم يضع المشرع جزاءاً معينا على عدم القيام بتسليم صور محضر إلى الجهات التى حددتها المادة ٦٤ بحرى ، ومن هنا تنطبق القواعد العامة التى لا تقرر بطلان الاجراء إلا إذا ترتب علي تخلفه ضرر للغير ؛ هذا بالإضافة الى أن أمر الحجز لايحتج به على الربان أو سلطات الميناء أو الغير إلا من تاريخ إتمام هذا الاعلانات بتسليم الصور .

**دعوى ثبوت الحق وصحة الحجز**

حتى يضمن المشرع جدية الحاجز وعدم الكيد بالمدين؛ أوجب المشرع ( م ٦٥ بحرى جديد ) علي الدائن أن يرفع الدعوى بالدين وبصحة الحجز أمام المحكمة الإبتدائية التى وقع الحجز فى دائرتها . واشترط أن يقوم الدائن بذلك خلال الثمانية أيام التالية لتسليم محضر الحجز الى الربان أو من يقوم مقامه .

وقد وضع المشرع جزاءاً على عدم قيام الدائن برفع هذه الدعوى خلال المدة المحددة هو إعتبار الحجز كأن لم يكن . ولاشك أن هذا الجزاء يتناسب مع مايقتضيه الاستغلال البحرى من السرعة وعدم تعطيل المصالح المرتبطة برحلة السفينة ؛ وخاصة أن المشرع أجاز توقيع الحجز التحفظى علي السفينة ولو كانت متأهبة للسفر .

فإذا رفعت الدعوى فى الميعاد المحدد واستطاع الدائن إثبات حقه وتأكدت المحكمة من صحة إجراءات الحجز ، أصدرت حكمها بصحة الحجز . وقد أوجب المشرع ( م ١/٦٦ بحرى جديد ) أن يشمل الحكم بصحة الحجز الأمر بالبيع وشروطه واليوم المعين لإجرائه والثمن الأساسى . وبذلك يتحول الحجز التحفظى الى حجز تنفيذى .

وقد أجاز المشرع ( م ٢/٦٦ بحري جديد ) استئناف الحكم الصادر بصحة الحجز أيا كان مقدار الدين ؛ وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره .

## رابعاً

## آثـــار الحجــز التحفظــى

### منع السفينة من السفر :

يترتب علي توقيع الحجز التحفظى على السفينة وإعلان الأمر الصادر بذلك إلى الجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز ، منع السفينة من السفر ( م ١/٦٤ بحرى جديد ) . ويعتبر هذا هو الأثر الفورى الذى يرتبه الحجز . وينتج هذا الأثر ولو كانت السفينة متأهبة للسفر .

ولكن نظراً لقسوة هذا الأثر ومخافة استخدامه للإضرار بمالك السفينة ، وتبعا لما يترتب على تعطيل السفينة من أضرار ؛ حاول المشرع أن يقيم نوع من التوازن بين المصالح المتعارضة بين طرفى عملية الحجز التحفظى وهما : الدائن: الذى لم يثبت صحة حجزه بعد . والمدين الذى قد يستطيع تفنيد مايستند اليه الدائن . هذا بالاضافة الى حماية مصلحة الغير والمصلحة العامة التى تتعطل بتعطيل إحدى خلايا الأسطول البحرى . ومن هنا قرر نظام رفع الحجز .

### رفــــع الحجــــز:

أجاز المشرع ( م ١/٦٣ بحرى جديد ) [1] لرئيس المحكمة الابتدائية

---

(١) وهذا ماقررته أيضاً المــادة الخامســة من اتفاقية بروكســل بشــأن الحجز التحفظى .

الذى أمر بتوقيع الحجز أو من يقوم مقامة أن يأمر برفع الحجز إذا قدمت كفالة أو أى ضمان آخر يكفى الوفاء بالدين .

وبذلك يضع المشرع للمدين منفذاً يستطيع من خلاله تجنب مضار الحجز، ومع ذلك لايهدر حقوق الدائن الحاجز ؛ حيث أجاز للأول أن يطلب رفع الحجز نظير تقديم كفالة أو أى ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين ؛ ورعاية لمصلحة الدائن أعطى المشرع للمحكمة سلطة تقديرية توازن من خلالها بين مصالح الطرفين فإذا ثبت لديها كفاية الضمان الذى عرضه المدين ، أصدرت أمرها برفع الحجز ؛ واذا تبين لها عكس ذلك فلها أن تأمر بزيادته والا رفضت رفع الحجز .

ومع ذلك قرر المشرع ( م ٢/٦٣ بحري جديد ) عدم جواز الأمر برفع الحجز ؛ وذلك اذا كان طلب توقيع الحجز التحفظى يستند الي أحد الديون البحرية الناشئة عن المنازعة فى ملكية السفينة ؛ أو عن المنازعة فى ملكية السفينة علي الشيوع أو فى حيازتها أو فى إستغلالها أو فى حقوق المالكين علي الشيوع علي المبالغ الناشئة عن الاستغلال ؛ وهى الديون المنصوص عليها فى البندين (ف) و (ص ) من المادة ٦٠ بحرى .

ورغم أن المشرع حظر رفع الحجز ؛ إلا أن تعطيل السفينة ومنعها من السفر يظل أبغض الاجراءات إلى المشرع . ومن هنا أجاز لرئيس المحكمة الابتدائية التي أمرت بتوقيع الحجز أو من يقوم مقامه ، أن يأذن لحائز السفينة باستغلالها إذا قدم ضمانا كافيا ؛ ولرئيس المحكمة الابتدائية أيضا أن ينظم إدارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التى يقررها الأذن الصادر من المحكمة.

**تحول الحجز التحفظى إلى حجز تنفيذى :**

اذا لم يتمكن المدين من الحصول علي أمر برفع الحجز لعدم تقديم الضمان المطلوب ، فإن الاجراءات تسير فى طريقها الذى رسمه المشرع ، فإذا رفع الدائن دعوى بثبوت الدين وصحة الحجز خلال الميعاد وحكم فيها لصالحه ، يتحول الحجز التحفظى إلى حجز تنفيذى يؤدى فى النهاية الى بيع السفينة .

## المطلب الثانى

## الحجـز التنفيـذى

نظم القانون البحرى الجديد الحجز التنفيذى علي السفينة في المواد ٦٧ إلى ٧٧ التى حلت محل المواد من ١٠ إلى ٢٩ من القانون البحرى الملغى ؛ وهذه المواد الأخيرة كانت تنظم الموضوع بطريقة بدائية تتناسب مع العصر الذى وضعت فيه ؛ حيث يرجع أصلها الى الأمر الذى أصدره لويس الرابع عشر سنة ١٦٨١ ، مما جعلها غير كافية لعدم مسايرتها لمقتضيات التطور السريع للملاحة البحرية [١] .

فما هى الشروط الواجب توافرها حتى يمكن توقيع الحجز التنفيذى علي السفينة ؟ وماهى اجراءات توقيع هذا الحجز ؟ وأخيراً ماهى الآثار التي تترتب عليه ؟ هذا مانتناوله فى النقاط التالية .

### أولا : الشروط الواجب توافرها لتوقيع الحجز التنفيذى :

لايجوز توقيع الحجز التنفيذى إلا من الدائن الذى يوجد تحت يده سند تنفيذى بالدين ؛ وذلك لأن الحجز التنفيذى يعتبر الخطوة الأولى لبيع السفينة جبرا عن مالكها . وذلك على عكس الحجز التحفظى الذى لم يشترط لتوقيعه وجود مثل هذا السند ، لأنه إجراء تحفظى يوضع بموجبه المال المحجوز عليه (السفينة ) تحت يد القضاء ، ثم يترك للمدين فرصة واسعة للمنازعة فى وجود الدين الذى وقع الحجز من أجله [٢] ؛ وللدائن أيضا فرصة الحصول علي السند التنفيذى ، الذى لايوجد لديه ؛ والذى يعتبر أمر ضرورى لبيع السفينة جبراً.

---

(١) د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ١٠١.

(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٦١.

ويعتبر حكم القضاء فى مقدمة السندات التنفيذية ، ولكنه ليس هو السند التنفيذى الوحيد ، وإنما يوجد إلى جواره الأوامر والمحررات الموثقة ومحاضر الصلح التي تصدق عليها المحاكم أو مجالس الصلح والأوراق الأخرى التي يعطيها القانون هذه الصفة ( م ٢٨٠ مرافعات ) [١] .

فإذا توافر لدى الدائن سندا تنفيذيا بالدين ، إستطاع توقيع الحجز التنفيذى علي السفينة أيا كان طبيعة هذا الدين ؛ حيث لم يشترط المشرع أن يكون الدين بحريا ، كما هو الشأن بالنسبة للحجز التحفظى . ومن هنا يجوز توقيع الحجز التنفيذى من أى دائن لأن السفينة مال من الأموال التى يتكون منها الجانب الايجابى للذمة المالية للمدين ، وهذه الذمة المالية هى الضمان العام لجميع الدائنين [٢] .

ويرى الفقه [٣] أنه يشترط أن تكون المنشأة الواقع عليها الحجز سفينة ؛ ومن ثم لايجوز توقيع الحجز علي السفينة وهى فى دور البناء ، لأنه لايصدق عليها وصف السفينة إلا بعد إكتمال بنائها . ويستنتج أنصار هذا الرأى ذلك من اشتراط المشرع ( م ٦٨ بحرى ) تسليم صورة من محضر الحجز لربان السفينة ؛ وكذلك النص على عدم التزام الراسى عليه المزاد باستمرار الربان أو البحاره الذين يعملون علي السفينة المباعة ( م ٧٧ بحرى ) .

---

(١) ويسمى السند تنفيذيا لأنه يوضع عليه صيغة تسمى " الصيغة التنفيذية " يضعها قلم كتاب المحكمة علي صور الأحكام الانتهائية ، وبناء على أمر المحكمة فى الحالات الأخرى ؛ ونص هذه الصيغة هو " علي الجهة التى يناط بها التنفيذ أمر تبادر اليه متى طلب منها وعلى السلطات المختصة أن تعين على إجرائه بإستعمال القوة متى طلب اليها ذلك " م ٢/٢٣ مرافعات ) .

(٢)د/ سميحة القليوبى ، المرجع السابق ، رقم ١٠١ ، ص ١٠٦ .

(٣)د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٧٢ .

ولكن اذا كان لايجوز توقيع الحجز التنفيذي علي السفينة وهى فى دور البناء طبقا للقواعد المقررة فى القانون البحرى ؛ إلا أن ذلك لايمنع من توقيع الحجز عليها باعتبارها منقولا طبقا للقواعد الواردة فى قانون المرافعات .

**لايجوز الحجز على السفن الحربية والسفن العامة :**

نظرا لأن هذه السفن لاتخضع للقانون البحرى كما جاء فى المادة الثانية من القانون البحرى الجديد لذلك فإنه لايجوز الحجز عليها ؛ لأن الغرض من الحجز هو بيع السفينة واستيفاء الدائن لديونه من ثمنها وهذا أمر يتعارض مع تخصيص هذه السفن ؛ بالإضافة الى أن هيبة الدولة ويسارها المفترض يمنع الحجز علي هذه السفن ؛ وهذا ماقررته المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل الخاصة بحصانة السفن الحكومية .

أما السفن التجارية التى تملكها الدولة فهى تخضع للقانون البحرى شأنها فى ذلك شأن السفن المملوكة للأشخاص .

**ثانيا : اجراءات الحجز التنفيذى :**

تبدأ إجراءات الحجز التنفيذى علي السفينة ، كما حددها المشرع فى المواد من ٦٧ إلى ٦٦ ، بالتنبيه علي المدين بدفع الدين ؛ ثم توقيع الحجز وتحرير محضر بذلك واعلان هذا المحضر وتسجيله في سجل السفن .

**(١) التنبيه بالدفع :**

قررت الفقرة الأولى من المادة ٦٧ أنه " لايجوز توقيع الحجز التنفيذى علي السفينة إلا بعد التنبيه علي المدين رسميا بالدفع ، ويجوز أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد " .

ويعتبر التنبيه على المدين بدفع الدين أمراً منطقيا وضرورياً ، لأنه يُظهر تقصير المدين وامتناعه عن الوفاء إختيارا مما يبرر تجريده من أمواله وبيعها جبراً عنه حتى يستوفى الدائن حقه من ثمنها . ولذلك يستلزم المشرع إعلان السند التنفيذى إلى المدين قبل الشروع فيه . ويشترط المشرع أن يكون التنبيه بالدفع رسميا أى علي يد محضر ؛ حتى يزيل كافة الخلافات حول حصول هذا التنبيه من عدمه .

ورغبة من المشرع فى الاقتصاد فى الاجراءات والوقت والنفقات أجاز أن يتم التنبيه بالدفع وتوقيع الحجز باجراء واحد ؛ أى أن يتوجه المحضر إلى المدين ويطالبه بالدفع وإلا أوقع الحجز علي السفينة ؛ فإذا إمتنع المدين عن الدفع قام المحضر بالحجز على السفينة .

وحتى تتحقق رغبة المشرع فى وصول التنبيه بالدفع إلى المدين فقد أوجب (م ٢/٦٧بحرى ) أن يُسلم لشخص المدين أو فى موطنه ؛ وذلك سواء كان الدين المحجوز من أجله متعلقا بالسفينة المحجوز عليها أو غير متعلق ، كأن يكون دين غير بحرى . أما اذا كان الدين متعلقا بالسفينة المحجوز عليها فقد أجاز المشرع ( م ٢/٦٧ بحرى ) تسليم التنبيه بالدفع إلى ربان السفينة أو من يقوم مقامه ؛ ولاشك أن فى ذلك تخفيف علي الدائن ؛ وبذلك يمكن أن يتم التنبيه وتوقيع الحجز بإجراء واحد كما جاء بالفقرة الأولى من ذات المادة .

**(٢) توقيع الحجـــز:**

بعد التنبيه علي المدين بالدفع ولم يمتثل لذلك يقوم المحضر بالانتقال الى السفينة لتوقيع الحجز عليها بتحرير محضر بذلك يشتمل علي بيان التنبيه علي المدين والبيانات خاصة بالدائن الحاجز والمدين والسفينة المحجوز عليها ؛ ثم يعين حارسا علي السفينة ويعتبر ذلك تطبيقا للقواعد العامة الواردة فى قانون المرافعات .

وقد أوجب المشرع ( م ١/٦٩ بحرى ) أن يشتمل محضر الحجز على تكليف المدين بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وُقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع .

ومن الجدير بالذكر أن تخلف أحد البيانات الواجب ذكرها فى محضر الحجز يؤدى الى بطلانه ، كعدم تكليف المدين بالحضور أمام قاضى التنفيذ أو عدم ذكر البيانات اللازمة لتحديد السفينة المحجوز عليها ؛ أما تخلف أحد البيانات الأخرى فيترتب عليها بطلان الحجز أيضاً ؛ ولكن بشرط أن يكون من شأن هذا الإغفال الأضرار بالحاجز أو الغير أو يفوت الغاية من الإجراء . ويعتبر ذلك تطبيقا للقواعد العامة فى قانون المرافعات .

**(٣) إعلان محضر الحجز :**

رغبة من المشرع فى وصول نبأ الحجز إلى كل من يهمه الأمر وكل من له مصلحة ؛ أوجبت المادة ٦٨ من القانون البحرى أن تُسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة أو لمن يقوم مقامه ؛ وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر ؛ وصورة ثالثة لمكتب التسجيل بالميناء سالف الذكر ؛ وصورة رابعة لقنصل الدولة التى تحمل السفينة جنسيتها .

فإذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية قام مكتب التسجيل بالميناء الذى وُقع فيه الحجز بإخطار مكتب تسجيل السفينة بالحجز للتأشير به فى السجل ؛ وذلك اذا كان الحجز قد وُقع في ميناء غير منياء تسجيل السفينة .

فإذا كان الحاجز هو الدائن المرتهن وكانت ملكية السفينة أو بعضها قد

انتقلت إلى الغير قبل قيد محضر الحجز فى سجل السفن ؛ وجب على الدائن المرتهن أن يعلن محضر الحجز إلى الحائز ( من انتقلت اليه الملكية ) وينبه عليه بدفع الثمن ( م ٥٤ بحرى جديد ) (١) .

**(٤) قيد محضر الحجز :**

إذا كانت السفينة مسجلة فى جمهورية مصر العربية أوجب المشرع ( م ٢/٦٨ بحرى جديد ) علي مكتب التسجيل في الميناء الذى وُقع فيه الحجز علي السفينة أن يبلغ مكتب تسجيل السفينة ( اذا كان مكتباً آخر ) بتوقيع الحجز ليقوم الأخير بالتأشير بذلك فى الصحيفة الخاصة بالسفينة . واعتباراً من تاريخ قيد محضر الحجز تعتبر السفينة محجوزة بالنسبة للغير ، ومن ثم لايحتج فى مواجهتهم بأى تصرف يتم بعد هذا التاريخ . وبذلك تقترب اجراءات الحجز علي السفينة من اجراءات الحجز علي العقار ؛ حيث يوجب المشرع ( ٤٠٢ مرافعات) تسجيل تنبيه نزع الملكية فى مكتب الشهر الذى يقع فى دائرته العقار المذكورفى التنبيه .

**ثالثا : آثار الحجز التنفيذى :**

يترتب علي توقيع الحجز التنفيذى بإجراءات صحيحة وإعلانه إلى من حددهم المشرع علي النحو السابق ؛ وضع السفينة تحت يد القضاء تمهيدا لبيعها واستيفاء الدائن الحاجز لدينه من الثمن أو توزيع الثمن علي الدائنين فى حالة تعددهم . ومع ذلك قد ترفع دعوى بعد توقيع الحجز من شخص يطلب بطلانه والحكم له باستحقاق السفينة المحجوز عليها .

(١) راجع ماسبق بشأن الرهن البحرى ، ص ٣٨٨

وعلى ذلك نتناول الأثر الطبيعى للحجز التنفيذى وهو بيع السفينة ثم دعوى الإستحقاق الفرعية .

**(١) بيع السفينة :**

طبقا للمادة ١/٦٩ من القانون البحرى يجب أن يشتمل محضر الحجز (الذى يحرره المحضر ) على تكليف المدين بالحضور أمام قاضى التنفيذ بالمحكمة التى وُقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بالبيع ؛ أى أن المحضر يقوم بتحديد جلسة يحضر فيها المدين لسماع الحكم ببيع السفينة .

وجلسة البيع هذه يجب ألا تكون قبل مضى خمسة عشر يوما من تاريخ الحجز ( أى أن تكون فى اليوم السادس عشر أو مابعده ) كما يجب ألا تكون بعد مضى ثلاثين يوما من تاريخ توقيع الحجز ( أى أنها تكون مابين اليوم السادس عشر واليوم الثلاثين من تاريخ توقيع ) ؛ ولايضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة ( م ٢/٦٩ بحرى جديد ).

ويلاحظ أن المشرع يرغب فى إنهاء الإجراءات فى أقرب وقت حتى تستقر الأمور وتخرج السفينة من كبوتها الى مالك جديد يعيد اليها حياتها البحرية .

وفى الجلسة المحددة لسماع الحكم بالبيع ؛ اذا رأت المحكمة صحة الاجراءات وتوافر الشروط أمرت ببيع السفينة ؛ وقد أوجب المشرع ( م١/٧٠ بحرى جديد ) أن يحدد فى أمر البيع : الثمن الأساسى وشروط البيع والأيام التي تجرى فيها المزايدة .

**الاعلان عن البيع :**

أوجب المشرع ( م ٢/٧٠ بحري جديد ) أن يعلن عن البيع بالنشر فى

إحدى الصحف اليومية ، كما تلصق شروط البيع بمكتب تسجيل السفينه وعلي السفينة ذاتها وفى أى مكان آخر تعينه المحكمة ؛ ويشتمل الاعلان على مايأتى :

أ - اسم الحاجز وموطنه . ب - بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه.

جـ - المبلغ المحجوز من أجله .

د - الموطن الذى إختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة .

هـ - إسم مالك السفينة وموطنه .

و - اسم المدين المحجوز عليه وموطنه . ز - إسم السفينة وأوصافها .

ى - الثمن الأساسى وشروط البيع .

ك - اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع .

**متى يجب أن يتم البيع ؟**

طبقا للفقرة الثالثة من المادة ٧٠ ٧٠ بحرى " لايجوز إجراء البيع إلا بعد مضى خمسة عشر يوما من تاريخ إتمام إجراءات النشر " .

والملاحظ أن المشرع لم يضع ميعاد تبدأ فيه اجراءات النشر ؛ ومن ثم يجوز اجراؤها فى أى وقت بعد صدور أمر البيع . ولكن سيرا على مبدأ الإسراع فى إنهاء المواقف المعلقة ؛ ودفعا للحاجز إلى إنهاء الاجراءات ؛ قرر المشرع ( م ٧/٤ بحرى جديد ) أنه " اذا لم يقم الدائن باتمام اجراءات النشر خلال ستين يوما من تاريخ صدور الأمر بالبيع جاز للمحكمة - بناء علي طلب المدين - أن تقضى باعتبار الحجز كأن لم يكن ".

يتضح من ذلك أن إجراءات النشر يجب أن تتم خلال ستين يوما من تاريخ صدور أمر البيع ؛ وبعد مضى خمسة عشر يوما من اتمامها يتم إجراء البيع . ولكن المشرع راعى أن الحاجز قد يكون لديه عذر ، أو أن عدم إتمام إجراءات النشر عن البيع خلال هذا الميعاد لأسباب خارجه عن ارادته ؛ ومن هنا خول المدين الحق فى أن يطلب من المحكمة باعتبار الحجز كأن لم يكن ؛ وفى نفس الوقت جعل إهدار الحجز واعتبره كأن لم يكن أمراً جوازيا للمحكمة تقضى به أو ترفضه حسب مايتبين لها من ظروف الحال ومصلحة الطرفين والمصلحة العامة قبل هذا وذاك .

**البيع يتم فى جلستين :**

أوجب المشرع ( م ٧١ بحرى جديد ) أن يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، ويقبل أكبر عطاء فى الجلسة الأولى بصفة مؤقته ويتخذ أساساً للمزايدة فى الجلسة الثانية التي يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى قدم أكبر عطاء فى الجلستين .

ولكن قد لايتقدم أحد فى الجلسة الأولى وهنا قرر المشرع ( م ٧٢ بحرى جديد ) أنه إذا لم يقدم عطاء في اليوم المعين للبيع وجب أن تحدد المحكمة ثمناً أساسياً جديداً أقل من الأول بما لايجاوز الخمس وتعين اليوم الذى تحصل فيه المزايدة ، وتتبع إجراءات الاعلان عن البيع المنصوص عليها فى المادة ٧٠ من القانون البحرى .

**آثار رســـــو المزاد :**

بعد أن يرسو المزايد على صاحب أكبر عطاء فى المزايدة يصدر قاضى التنفيذ الذى أمر بالبيع حكماً بتقرير إيقاع البيع للراسى عليه المزاد . ويترتب على رسو المزاد عدة آثار هى :

أ - تنتقل ملكية السفينة إلى من رسى عليه المزاد ، ولكن لايحتج بذلك علي الغير الا من تاريخ القيد فى سجل السفن [١] كما هو الشأن بالنسبة للتصرفات التي يكون موضوعها إنشاء أو نقل أو إنقضاء حق الملكية أو غيره من الحقوق العينيه علي السفينة ( م ١١ بحرى جديد ) ·ومع ذلك يرى البعض[٢] أن انتقال ملكية السفينة ينتج آثاره بمجرد صدور حكم مرسى المزاد دون حاجة إلى إجراء آخر وذلك علي أساس أن الحكم لايعتبر تصرفا قانونيا ؛ بالاضافة إلى أن للحكم حجية على الكافة متى صار نهائيا .

ويجب على الراسى عليه المزاد أن يخطر مكتب تسجيل السفينة بحكم مرسى المزاد حتى يتم تعديل السجل وشهادة تسجيل السفينة طبقاً للوضع الجديد ، فإذا أهمل فى القيام بذلك تعرض لعقوبة الغرامة المقررة فى المادة ٢٦ من قانون تسجيل السفن·

ب - يجب على الراسى عليه المزاد أن يدفع خمس الثمن فورا برسو المزاد عليه ، علي أن يودع باقى الثمن والمصروفات خزانة المحكمة خلال سبعة أيام على الأكثر من تاريخ رسو المزاد وإلا أعيد بيع السفينة علي مسئوليته ( م ٧٣ بحرى جديد ) ·

جـ - يكون من حق الراسى عليه المزاد انهاء عقد عمل الربان والبحارة الذين يعملون علي السفينة ، حيث لم يلزمه المشرع · م ٧٧ بحرى جديد ) باستمرار هؤلاء فى أعمالهم ·

د - ويترتب علي بيع السفينة جبرا انقضاء حقوق الامتياز المقررة عليها (م ٣٧ /١ بحرى جديد ) · وكذلك يترتب علي حكم مرسى

(١) د/ مصطفي طه ، الوجيز في القانون البحرى ، طبعة ١٩٩٠ ، رقم ١٤٩.
(٢) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٦٥.

المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين إلى الثمن ( م ٥٣ بحرى جديد ) .

**إستئناف حكم مرسى المزاد :**

لايجوز إستئناف حكم مرسى المزاد إلا لعيب فى إجراءات المزايدة أو فى شكل الحكم ( م ١/٧٤ بحرى جديد ) . وفى الحالات التى يجوز فيها الاستئناف ؛ يكون الميعاد خمسة عشر يوماً من تاريخ صدور الحكم ولايضاف إلى هذا الميعاد ميعاد مسافة ( م ٢/٧٤ بحرى جديد ) .

وتظهر رغبة المشرع فى الإنتهاء من مشكلات الحجز علي السفينة وبيعها فى أسرع وقت وذلك من خلال تحديد مواعيد قصيرة غيرة قابلة للإمتداد بسبب بُعد محل إقامة المدين والمكان الذى تتم فيه إجراءات البيع ، ولايعتبر ذلك إخلال بحق المدين فى التقاضى ، لأن بيع السفينة يتم تحت بصر القضاء من أول إجراء .

**(٢) دعوى الاستحقاق الفرعية :**

قد يظهر بعد الحجز على السفينة من يدعى مليكتها أو ملكية بعض ملحقاتها ؛ ولذلك إعترف المشرع بحق هذا الشخص فى رفع الدعوى التى يهدف منها الحكم له باستحقاق السفينة وبطلان الحجز الموقع عليها . فمتى يجوز رفع هذه الدعوى ؟ وماهى الآثار التي تترتب علي رفعها ؟ وماهو الجزاء المقرر فى حالة خسارة هذا الشخص لدعواه ؟

**متى يجوز رفع دعوى الاستحقاق ؟**

قرر المشرع ( م١/٧٥ بحرى جديد ) أن الدعاوى التي ترفع بطلب إستحقاق وبطلان الحجز على السفينة يجب تقديمها إلى قلم كتاب

المحكمة التى تُجرى البيع قبل اليوم المعين للمزايدة بثمان وأربعين ساعة على الأقـــل .

أما الدعاوى التى ترفع بعد صدور حكم مرسى المزاد فتعتبر مناقضة فى تسليم المبالغ المتحصلة من البيع ( م ٣/٧٥ بحرى جديد ) . أى أنها لاتؤثر فى صحة حكم مرسى المزاد وترتيب آثاره .

**الآثار التى تترتب على رفع دعوى الاستحقاق :**

يترتب على رفع دعوى الاستحقاق وقف إجراءات البيع ( م ١/٧٥ بحرى جديد ) . ويعتبر هذا أمراً منطقياً مخافة أن يتم البيع ، ومن ثم يصبح من المتعذر تنفيذ الحكم الذى سيصدر في دعوى الاستحقاق ؛ وحتى لو لم يكن من المتعذر تنفيذه فإنه يؤدى الى زعزة المراكز القانونية ، وخاصة للراسى عليه المزاد .

وتوقف إجراءات بيع السفينة حتى تُصدر المحكمة حكمها فى دعوى الإستحقاق ، سواء برفض الدعوى ، وبالتالى الاستمرار فى إجراءات البيع ؛ أو كان الحكم باجابة المدعى إلى طلب الاستحقاق وبطلان الحجز وفى جميع الأحوال يجوز إستئناف الحكم الصادر فى دعوى الاستحقاق ، وذلك خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ صدوره .

**الجزاء المقرر فى حالة خسارة الدعوى :**

نظرا لأنه يترتب على رفع دعوى الاستحقاق وقف إجراءات البيع ، وقد تُستخدم بدافع تعطيل الإجراءات للإضرار بالحاجز ، فقد أجاز المشرع ( م ١/٧٥ بحرى جديد ) للمحكمة أن تحكم على المدعى فى حالة خسارة الدعوى ، بغرامة لا تقل عن خمسمائة جنيه ولا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه ، وذلك مع عدم

الإخلال بحق الحاجز فى التعويضات إن كان لها مقتضى ، وخاصة فى الحالات التى تطول فيها إجراءات دعوى الاستحقاق بسوء نية من المدعى .

**ثالثا : توزيع ثمن السفينة :**

بعد بيع السفينة تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها فى قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ ( م ٧٦ بحرى جديد ) ويكون ترتيب الدائنون ، بحيث يأتى فى المقدمة الدائنون أصحاب حقوق الامتياز ؛ ثم الدائنون المرتهنون ، وأخيراً الدائنون العاديون ، فيحصل الأولون على حقوقهم اذا كان الثمن يكفى ؛ واذا تبقى شئ يحصل عليه الدائن المرتهن واذا بقى شئ يقتسمه الدائنون العاديون .

# الباب الثانى

# أشخاص الملاحة البحرية

## تمهيد وتقسيم

تحتاج السفينة ، باعتبارها أداة الملاحة البحرية ، إلى أشخاص طبيعيين يقومون بالعمليات اللازمة لتشغيلها ، وتحقيق الغرض منها . وهذا هو شأن جميع المشروعات حيث لاتغنى الأدوات المادية عن العنصر البشرى وإنما يجب أن يجتمع العنصران معاً .

والأشخاص الذين يساهمون فى الملاحة البحرية تتعدد أدوارهم وأماكنهم . فمنهم من يقوم بدوره على ظهر السفينة كالربان والملاحين وضباط السفينة . ومنهم من يقوم بدوره فى خدمة السفينة على البر ، مثل وكيل السفينة ووكيل الشحنة ومقاولى الشحن والتفريغ .

هذا بالإضافة إلى الشخص الذى هيأ الفرصة لهؤلاء الأشخاص لكى يقوموا بأعمالهم ، أى الذى جهز السفينة للقيام برحلتها البحرية ، وهذا الشخص قد يكون مالك السفينة أو مجهزها .

وقد نظم المشرع المصرى القواعد المتعلقة بأشخاص الملاحة البحرية وخصص لها الباب الثانى من قانون التجارة البحرى الجديد ، حيث يتناول فى الفصل الأول المالك والمجهز ، وفى الفصل الثانى الربان ، وفى الفصل الثالث البحارة وعقد العمل البحرى ، وأخيراً فى الفصل الرابع تناول القواعد الخاصة بالوكلاء البحريون والمقاولون البحريون .

ومن هنا سنقسم هذا الباب إلى ثلاثة فصول على النحو التالى :

**الفصل الأول :**

**مالك السفينة ومجهزها .**

**الفصل الثانى :**

**الأشخاص البحريون .**

**الفصل الثالث :**

**الأشخاص البريون .**

# الفصل الأول

# مالك السفينة ومجهزها

**المقود بالمالك والمجهز :**

مالك السفينة هو الشخص الذى يتمتع بحق استعمال واستغلال والتصرف فى السفينة. والأصل أن يقوم مالك السفينة باستغلالها باسمه ولحسابه ، فيتولى تزويدها بالطاقم والمعدات والمؤن ويبرم عقود النقل والتأمين على السفينة قبل البدء فى رحلتها البحرية .

ومع ذلك فقد لاتسير الأمور حسب هذا الأصل وإنما يختلف شخص المالك عن شخص المجهز ، وهذا وضع كثير الحدوث فى الحياة العملية ، حيث تستأجر بعض شركات الملاحة البحرية بعض السفن لتنفيذ عقود النقل التي ترتبط بها إذا لم يكن لديها سفن تكفى لذلك ، فهى تفضل أن تستأجر سفينة وتقوم بتجهيزها بدلاً من دفع مبالغ كبيرة فى شراء السفينة .

ولم يهتم القانون البحري السابق بوضع القواعد الخاصة بالحالة التي يختلف فيها شخص المالك عن شخص المجهز مما أثار كثير من الخلاف فى الفقه والقضاء حول مدى جواز تطبيق القواعد الخاصة بالمالك المجهز على المجهز غير المالك ، وخاصة القواعد المتعلقة بتحديد مسئولية المالك المجهز عن أعمال تابعية البحريين [١].

ولذلك اهتمت التشريعات الحديثة بوضع القواعد التي تقضى على هذا الخلاف وتسوى بين المالك المجهز والمجهز غير المالك فى منح كل

---

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٨٩.

منهما الحق فى التمسك بتحديد مسئوليته . ومن هنا تبدو أهمية تعريف المجهز .

**تعريف المجهــز**

طبقاً للمادة ٧٨ من قانون التجارة البحري الجديد يعرّف المجهز بأنه هو الشخص الذى يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها.

يتضح من ذلك أن مصطلح المجهز أشمل وأعم من مصطلح المالك ، حيث يمكن أن يكون مالك السفينة هو مجهزها ، إذا قام باستغلالها لحسابه الخاص وفى هذه الحالة يسمى المالك المجهز . وقد لايكون المجهز مالكا وإنما مجرد مستأجر يستغل السفينة لحسابه ويطلق عليه المجهز المستأجر L'armateur. Affreteur. ويذهب الفقه [١] إلى أنه يعتبر مجهزاً أيضا الشخص الذى يستأجر السفينة مجهزة ليستغلها لحسابه الخاص ، ولو لم يكن هو الذى قام بتجهيزها فعلاً ، لأن فكرة الاستغلال تغلب علي فكرة التجهيز ذاته . أى أن العبرة ليست بمجرد تزويد السفينة بالطاقم والمؤن والوقود ولكن العبرة باستغلال السفينة ، ومع ذلك يظل الوضع الغالب أن يقوم مجهز السفينة بتزويدها بمستلزمات الرحلة البحرية من طاقم ووقود ومؤن وإبرام العقود . وتنظم بموجب قرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها ، مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية فى هذا الخصوص والعرف الخبرى ( م ٧٩ بحري جديد ) .

---

(١) د/ علي جمال الدين ، المرجع السابق ، رقم ٧٩ ، ص ٥٣.

**القرينة القانونية باجتماع صفتى المالك والمجهز :**

لما كان الأصل أن مالك السفينة هو الذى يقوم بتجهيزها واستغلالها لحسابه فقد أقام المشرع من ذلك قرينة قانونية تقضى باعتبار المالك مجهزاً حتى يثبت غير ذلك ( م ٨٧ بحرى جديد ) ، وعلى ذلك إذا أحدثت السفينة ضرراً للغير فإن الأصل هو مسئولية مالك السفينة ، باعتباره مالكا ومجهزاً، عن تعويض هذا الضرر . أى أن قرينة اجتماع صفتى المالك والمجهز فى شخص المالك مقررة لمصلحة الغير ، ولكنها قرينة بسيطة يجوز للمالك إثبات عكسها أى أن يقيم الدليل على أنه ليس هو مجهز السفينة .

**قصر الدراسة على مسئولية مالك أو مجهز السفينة :**

نظرا لأنه سبق لنا دراسة قواعد ملكية السفينة ضمن الباب الأول من هذا المؤلف فإننا ، منعا للتكرار ، سنقتصر فى هذا المجال علي دراسة القواعد الخاصة بمسئولية مالك السفينة ومجهزها كما نظمها القانون البحرى الجديد .

ولذلك سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين :

المبحث الأول : مسئولية مالك السفينة .

المبحث الثانى : قواعد تحديد المسئولية .

## المبحث الأول

## مسئولية مالك السفينة

**تطبيق القواعد العامة :**

( أ ) يُسأل مالك السفينة أو مجهزها مسئولية شخصية عن الأخطاء التي تقع منه فى الرسالة البحرية وفقاً للقواعد العامة للمسئولية المدنية الواردة فى المادة ١٦٣ ومابعدها من القانون المدنى ، حيث وضع المبدأ العام الذى يقضى بأن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض . وعلى ذلك فإذا ارتكب مالك السفينة أو مجهزها خطأ بأن لم يجهزها تجهيزاً كافيا أو تركها تقوم بالملاحة وهى غير صالحة لها فإنه يكون مسئول عن تعويض الأضرار التي تصيب الغير من جراء ذلك [١]. ولما كانت السفينة تعتبر من الأشياء التي تتطلب حراستها عناية خاصة ، وهى أيضا تعمل بالآلات الميكانيكية ، فقد استقر رأى القضاء الفرنسى على اعتبار مالك السفينة حارساً ومن ثم مسئولا عن تعويض الاضرار التي تحدثها للغير ، وهذه المسئولية تقوم على الخطأ المفترض فى جانب الحارس ، وهذا الافتراض لايقبل اثبات عكسه . ومع ذلك يستطيع الحارث دفع المسئولية عن نفسه بأن يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبى لايد له فيه ، كحدوث قوة قاهرة أو أن الضرر يرجع إلى خطأ المضرور ذاته ( م ١٨٧ مدنى مصرى والمادة ١/١٣٨٤ مدني فرنسى ) . ولا يعفى الحارس من المسئولية أن يثبت أنه قام بالواجبات الملقاه على عاتقه أو أنه لم يرتكب خطأ . هذا وان كان جانب من الفقه المصرى [٢]. لايؤيد ما استقر عليه القضاء الفرنسى

---

(١) راجع : د/ مصطفى كمال طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦٠.

(٢) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦٠ ، ص ١٣١.

ويرى أن حراسة السفينة تكون للربان أثناء الرحلة البحرية ، حيث له السلطان المطلق في قيادتها وادارتها ، وهذا يجعل مسئولية المالك تخضع لقواعد مسئولية المبتوع عن أعمال تابعه غير المشروعة وليس لقواعد مسئولية حارس الأشياء .

( ب ) وكذلك يُسأل مالك السفينة أو مجهزها مسئولية مدنية عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما يُسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها فى حدود سلطاته القانونية ( م ٨٠ بحري جديد ) يتضح من ذلك أن مالك السفينة أو مجهزها . يُسأل مسئولية مدنية عن أعمال الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة أو فى خدمتها . ولكن يشترط لكي تنعقد مسئوليته أن تصدر هذه الأفعال من هؤلاء الأشخاص أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها . ويعتبر ذلك تطبيقاً للقواعد العامة أيضا [١]. ومن ثم يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولاً إذا لم يقدم المساعدة الواجبة لضحايا التصادم الذى وقع بخطئه كما يُسأل مدنيا عن جرائم التهريب الجمركى التي يرتكبها الربان لأن الوظيفة التي يشغلها هى التي هيأت له سبيل ارتكاب هذه الجرائم [٢].

وإذا كانت مسئولية مالك السفينة أو مجهزها عن الأفعال التي تقع من تابعيه البحريين ( الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر فى خدمة السفينة ) تقوم على أساس القواعد العامة للمسئولية التقصيرية فإنه يُسأل كذلك مسئولية عقدية عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التي يبرمها فى

---

(١) راجع المادة ١٧٤ من القانون المدني المصرى .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦١ ، ص ١٣٢

حدود سلطاته القانونية ، وذلك طبقا للقواعد العامة التي تلزم الموكل بالآثار القانونية الناشئة عن التصرفات التى يبرمها الوكيل [١]. وذلك مع مراعاة القواعد الخاصة بتحديد سلطات الربان فى النيابة القانونية عن المجهز الواردة ضمن مواد الفصل الثانى من الباب الثانى من قانون التجارة البحرى الجديد [٢].

وإذا كان مالك السفينة أو مجهزها يُسأل مسئولية مدنية تقصيرية أو عقدية ، عن أفعال وتصرفات تابعيه على النحو السابق ، فإن القواعد العامة ( م ١٧٥ مدني ) تقرر له حق الرجوع على هولاء التابعين بما دفعه للغير ، وذلك فى الحدود التي يكون فيها هذا التابع مسئولاً عن تعويض الضرر ، إلا أن هذا الرجوع يكون فى الغالب عديم الجدوى لضعف القدرة المالية لهؤلاء الأشخاص .

إذا كانت القواعد العامة تنطبق على المسئولية الشخصية لمالك السفينة أو مجهزها ومسئوليته عن أفعال وتصرفات تابعيه على النحو السابق فهل تمتد آثار هذه المسئولية إلى كل ذمته المالية، باعتبار أنها ضامنه للوفاء بديونه ، أم أن خصوصية الملاحة البحرية تقتضى وضع قواعد خاصة لآثار مسئولية مالك السفينة أو مجهزها ؟ هذا مانتناوله فى المبحث التالى .

---

(١) راجع المادة ٦٩٩ ومابعدها من القانون المدنى .

(٢) راجع ماسيلى ص ومابعدها.

## المبحث الثانى

## تحديد مسئولية مالك السفينة أو مجهزها

نقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول فى الأول مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة ، إما الثانى فنخصصه لتحديد المسئولية طبقا للقانون المصرى

### المطلب الأول

### مبدأ تحديد المسئولية

***الخروج على القواعد العامة :***

لما كانت القواعد العامة تقضى بأن مسئولية الشخص عن تعويض الضرر الذى يصيب الغير هى مسئولية شخصيه غير محدودة أى أن التعويض يقدر بقيمة الضرر بدون حد أقصى وأن المدين بالتعويض يلتزم بالوفاء به فى جميع ذمته المالية لأن جميع أمواله ضمانة للوفاء به ، سواء كانت هذه الأموال موجودة وقت نشأة الحق فى التعويض أم بعده .

لما كان ذلك فقد كان من المفترض أن يُسأل مالك السفينة أو مجهزها عن تعويض الاضرار المسئول عنها ، سواء كان أساس المسئولية هو أعماله أو تصرفاته الشخصية أم أعمال تابعيه التي تقع منهم أثناء أو بسبب تأدية وظائفهم ، مسئولية غير محدودة فى جميع عناصر ذمته المالية . ولكن نظراً للطبيعة والظروف الخاصة التي تتم فيها الملاحة البحرية فقد خرج المشرع المصرى شأنه فى ذلك شأن كافة التشريعات الأخرى ، عن القواعد العامة وأجاز لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ

المنصوص عليها فى البند ( أ ) من الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ من هذا القانون ... " ( م ٨١ بحرى جديد ) . أى أن المشرع يجيز لمالك السفينة أو مجهزها بأن يحدد مسئوليته أيا كان نوعها ، سواء كانت عقدية أو تقصيرية ، عن أفعاله الشخصية أو عن أفعال تابعيه ، فى حدود مبالغ وضع المشرع حدودها القصوى . وذلك أيا كان مقدار الاضرار التي يُسأل عنها .

وما أخذ به المشرع المصرى ليس إبتداعاً منه وإنما يعتبر مبدأ المسئولية المحدودة لمالك السفينة من أبرز مبادئ القانون البحرى وأكثرها أهمية ، كما أنه من المبادئ التي تأخذ بها جميع التشريعات البحرية مع بعض الاختلافات فى التنظيم [١].

### الأصل التاريخى لمبدأ تحديد المسئولية

ويرجع مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة إلى العصور الوسطى مع ظهور عقد التوصية commanda الذى يلتزم بمقتضاه شخص بأن يقدم عمله ويكون مسئول عن آثار هذا العمل مسئولية مطلقة ، فى حين يقدم شخص آخر الأموال اللازمة وتكون مسئوليته محدودة بقدر هذه الأموال . وعلى ذلك كانت الملاحة البحرية تتم بأن يقدم الربان عمله ويكون مسئول مسئولية مطلقة عن الديون الناشئة عن الرحلة البحرية ، فى حين يقدم مالك السفينة سفينته وتنحصر مسئوليته فى حدود هذه السفينة وكان يخلى جانبه من المسئولية بأن يترك السفينة للدائنين .

وقد دوّن مبدأ الترك فى مجموعه قنصلية البحر consulat de la

---

(١) راجع تفصيلاً فى أصل هذا المبدأ ومبرراته د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ص ١٣٣ ومابعدها ، د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٢٦ ومابعدها.

mer التي يعود أصلها إلى القرن الرابع عشر الميلادى وكانت تضم العادات البحرية المعمول بها فى موانى غرب البحر المتوسط [١].

**مبررات مبدأ تحديد المسئولية**

رغم أن مبدأ تحديد مسئولية مالك السفينة من القدم والرسوخ بما يجعله فى غني عن بحث مبرراته إلا أن الفقه الحديث لم يكف عن البحث عن مبررات غير تاريخية لهذا المبدأ [٢]. والملاحظ أن هذه المبررات تكمن فى الظروف التى تتم خلالها الملاحة البحرية واختلافها عن عمليات النقل البرى بما يوجب وضع قواعد خاصة تتناسب وجسامة المخاطر التي تتعرض لها الرحلة البحرية ، ويترتب عليها الإضرار بكل من له مصلحة متعلقة بهذه الرحلة .

وقد قيل فى هذا الشأن بأن مايتمتع به الربان من استقلال فى عمله خلال الرحلة البحرية ، وهو بعيد عن الرقابة والاشراف المباشر لمالك السفينة أو مجهزها ، يجعل من غير المنطقى والعدل أن تطبق على مالك السفينة أو مجهزها ذات القواعد العامة لمسئولية المتبوع عن أعمال تابعه التي تطبق على حالات تكون فيها الرقابة والتوجيه للمتبوع مباشرة علي تابعيه . وهذا الاختلاف فى الظروف يقتضى حتما إختلاف في القواعد التي تنظم المسئولية عن الأفعال التي تقع من التابع أثناء وبسبب تأدية وظيفته .

وفى ظل هذه الظروف لايمكن التشكى من الإضرار بمصالح أحد المتعاملين فى مجال الملاحة البحرية لأن دائن اليوم يصبح مدينا فى الغد

(١) راجع ماسبق ، ص

(٢) راجع تفصيلاً : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ٩٢.

ومن ثم إذا تمسك المدين فى مواجهة الدائن بتحديد مسئوليته اليوم فإن هذا الدائن سيستفيد من تحديد المسئولية عندما يصبح مديناً فى الغد .

هذا بالإضافة إلى أن تحديد المسئولية من الأمور التي تفرضها السياسية الاقتصادية لعمليات النقل البحرى ، وهو مرفق هام وحيوى لعمليات التجارة الدولية ، نظراً لما يقدمه من دعم للمركز التنافسى للبحرية التجارية فى الدولة حيث لايمكن لدولة أن تعزف عن الأخذ بمبدأ تحديد المسئولية رغم سريانه فى الدولة الأخري ، لأن ذلك سيزيد من نفقات وأسعار النقل البحري فى هذه الدولة بما يضعف من قدرتها التنافسية مع الدول الأخرى . يضاف إلى ذلك أن تحديد المسئولية يقدم تيسيرات هامة فى مجال التأمين البحرى ، حيث يكون معلوم لشركة التأمين منذ البداية الحد الأقصى للخطر الذى يؤمن ضده المالك أو المجهز ، وهو مبلغ التعويض . ولاشك أن ذلك يقلل من قيمة قسط التأمين وبالتالى يؤثر على تكلفة النقل .

هذا ولايمكن إنكار وجه نظر الدول النامية التي تعارض مبدأ تحديد المسئولية لأنه ليس لديها سفن وإنما تقوم بالنقل بسفن الدول المتقدمة ، وبالتالى تتعرض لأضرار من جراء مبدأ تحديد المسئولية . ومع ذلك يخفف من هذه الأضرار التخفيض فى نفقات النقل الذى تستفيد منه هذه الدول فى صورة تخفيض أجرة النقل ، وإن كان هذا التخفيض لا يتناسب مع المزايا التي يحققها مبدأ تحديد المسئولية لمالك السفينة أو مجهزها . ورغم كل ذلك فإن مبدأ تحديد المسئولية من المبادئ التي أخذت بها جميع التشريعات علي المستوى الدولى والداخلى وهنا يثور التساؤل عن صور تحديد المسئولية أو النظم المختلفة لتحديد مسئولية مالك السفينة هذا مانتناوله فى الفقرة التالية .

***النظم المختلفة لتحديد المسئولية***

رغم الاجماع على تحديد مسئولية مالك السفينة إلا تنظيم هذه المسئولية المحدودة يختلف من تشريع إلى آخر . ويمكن تقسيم مسلك التشريعات فى تنظيم تحديد المسئولية إلى إتجاهين :

**الاتجاه الأول : التحديد العينى للمسئولية ( ترك السفينة )**

وهو أقدم نظام فى مجال تحديد مسئولية مالك السفينة ، حيث تبرأ ذمة مالك السفينة من مسئوليته عن تعويض الأضرار الناشئة عن الرحلة البحرية بأن يترك السفينة والأجرة للدائنين البحريين .

وقد كان هذا الاتجاه هو المطبق فى القانون الفرنسى قبل عام ١٩٦٧ وفى القانون البحرى الصمرى السابق .

**الاتجاه الثانى : التحديد الجزافى للمسئولية**

وفى هذا النظام تحدد مسئولية مالك السفينة بمبلغ يحدد على أساس حمولة السفينة يجوز لمالك السفينة أن يتمسك بدفعه فقط أيا كانت قيمة الأضرار . مع مراعاة إختلاف هذا المبلغ فى حالة الضرر المادى عن الاضرار البدنية التي تصيب الانسان .

وقد نشأ هذا النظام فى هولندا فى القرن السابع عشر وأخذ به قانون الملاحة البحرية الانجليزى الصادر عام ١٨٩٤ وانتشر بعد ذلك فى التشريعات الانجلوسكسونية عموماً .

وقد أخذ به القانون الفرنسى الصادر فى ٣ يناير ١٩٦٧ وأيضا قانون التجارة البحري المصرى الجديد . كما أخذت به المعاهدات الدولية المتعاقبة بشأن تحديد مسئولية مالك السفينة .

**الجهود الدولية لتوحيد قواعد تحديد المسئولية :**

نظراً لطبيعة الظروف التي تتم خلالها الملاحة البحرية ، حيث تتم بين دول مختلفة . ولما كانت نظم تحديد مسئولية مالك السفينة تختلف من دولة عن دولة أخرى ، فقد يترتب عن ذلك صعوبات قانونية تمثل عائقا في سبيل تطور وتنمية الملاحة البحرية ، لذلك بدأت الجهود الدولية فى وضع قواعد موحدة ، عن طريق المعاهدات الدولية ، لتحديد مسئولية ملاك السفن، وقد ترجمت هذه الجهود فى ثلاث معاهدات متتالية على النحو التالى :

( ١ ) معاهدة بروكسل المبرمة فى ٢٥ أغسطس ١٩٢٤ بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن . وقد قامت هذه المعاهدة بالتوفيق بين نظامى تحديد مسئولية ملاك السفن ، فقررت لمالك السفينة حق التمسك بتحديد مسئوليته بالخيار بين أن يدفع مايوازى قيمة السفينة والأجرة للدائنين وبين أن يدفع مبلغ جزافى يحدد على أساس حمولة السفينة . وبذلك يبرأ من مسئوليته عن أعمال الربان والتابعين البحريين الآخرين .

فإذا إختار المالك دفع قيمة السفينة والأجرة فإنه يتم تقدير قيمة السفينة حسب حالتها فى نهاية الرحلة ، وتقدر قيمة الأجرة بعشرة فى المائة ( ١٠٪ ) من قيمة السفينة عند بداية الرحلة .

وإذا اختار المالك دفع المبلغ الجزافى فإنه يحدد على أساس ثمانية جنيهات إنجليزية عن كل طن من الحمولة الصافية للسفينة يضاف إليها ثمانية جنيهات أخرى عن كل طن إذا نجم عن الحادث وفاة أو إصابات بدنية للأشخاص .

ولكن هذه المعاهدة لم تنضم إليها مصر ولم يكتب لها النجاح فى التطبيق لامتناع دول كثيرة عن التوقيع عليها وخاصة انجلترا والولايات المتحدة الأمريكية . ولذلك بدأت التحركات الدولية لاعادة النظر في الموضوع وهذه الاتفاقية مرة أخرى .

(٢ ) معاهدة بروكسل المبرمة فى ١٠ أكتوبر ١٩٥٧ . نظرا للصعوبات التي أوجدتها معاهدة بروكسل ١٩٢٤ فيما يتعلق بتقدير المبلغ الذى تتحدد به مسئولية مالك السفينة ، ونظراً لأهمية الدور الذى تلعبه كل من إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية فى مجال الملاحة البحرية فقد أثمرت الجهود الدولية عن إبرام معاهدة بروكسل فى ١٠ اكتوبر ١٩٥٧ بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن . وقد قامت هذه المعاهدة بتحديد المسئولية علي أساس مبدأ التحديد الجزافى فقط . وحظيت هذه المعاهدة بنجاح كبير وانضمت إليها مصر بموجب القرار الجمهورى رقم ٣٧٥١ لسنة ١٩٦٤ ، وصدر قرار وزير الخارجية بنشر هذه الاتفاقية والعمل بها اعتباراً من ٣١ مايو ١٩٦٨ . وقد انسحبت مصر من هذه الاتفاقية اعتباراً من ٨ مايو ١٩٨٥.

ومن الجدير بالذكر أنه رغم اعتبار هذه الاتفاقية جزء من قانون التجارة البحرى المصرى السابق إلا أنه لم يتم تعديل قواعد القانون المذكور لتتمشى مع ماجاء بهذه المعاهدة وبالتالى كان هناك إزدواجا فى القواعد القانونية التي تنظم الموضوع الواحد .

(٣) معاهدة لندن ١٩٧٦ بشأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية -

بدأ فى مطلع السبعينات من القرن العشرين التفكير فى إعادة النظر فى اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ بشأن تحديد مسئولية ملاك السفن . وقد دفع إلى ذلك التطورات الاقتصادية والفنية فى مجال الملاحة البحرية ، إلى درجة أن هذه المعاهدة لم تعد تتمشى مع هذه التطورات والمستجدات بما يعرقل تطور الملاحة البحرية . ومن الاعتبارات التي دعت إلى البحث حول إبرام اتفاقية جديدة [١] فى هذا الشأن **أولاً :** زيادة معدلات التضخم النقدى عما كان عليه الحال فى عام ١٩٥٧ مما يوجب مضاعفة المبالغ التي تحدد بها مسئولية ملاك السفن ، وذلك حتى تتحقق العدالة والتوازن بين المراكز القانونية لأصحاب المصلحة فى عملية النقل البحرى . **ثانياً :** التقدم التكنولوجى أدى إلى ظهور إنشاء سفن عملاقة ذات حمولة ضخمة ، مما يقتضى تعديل القواعد التي يتم على أساسها تحديد المسئولية المقررة فى معاهدة بروكسل ١٩٥٧ ، حتى لا تتضاعف الأعباء التأمينية المقررة على هذه السفن .

هذا بالإضافة إلى الرغبة فى استبدال الفرنك الفرنسى الذهب الذى تقدر على أساسه مبلغ تحديد المسئولية طبقا لمعاهدة بروكسل ١٩٥٧ بنظام نقدى آخر يتفق مع الوضع النقدى الحالى ، وهو حقوق السحب الخاصة . **وأخيراً** إقتضى تطور العلاقات الدولية فى مجال تنظيم الملاحة البحرية إبرام عدد من المعاهدات الدولية خلال الفترة اللاحقة على عام ١٩٥٧ بما يوجب اعادة النظر فى الاتفاقية الخاصة بتحديد مسئولية ملاك السفن للتنسيق بين هذه الاتفاقية والاتفاقيات الجديدة .

---

(١) راجع د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦٧ ، د/ رفعت أبادير ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣.

وقد بُذلت جهود كبيرة ومشاورات عديدة حتى إنتهت إلى موتمر لندن فى ١٩ نوفمبر ١٩٧٦ الذى تم فيه إقرار اتفاقية لندن الخاصة بتحديد المسئولية فى مجال الديون البحرية .

وقد وافقت مصر على الانضمام إلى هذه المعاهدة بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ في ٦ إبريل ١٩٨٦ ، وبدأ العمل بها اعتباراً من أول يوليو ١٩٨٨.

ومن الجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية قد توسعت فى مجال تحديد المسئولية فلم تعد قاصرة على ملاك ومجهزى السفن فقط بل إمتد الأمر ليشمل أشخاص آخرين (١). وقد تبنى المشرع المصرى أحكام هذه الاتفاقية عند وضع قانون التجارة البحرى الجديد مع إدخال بعض التعديلات الجوهرية التي تخالف أحكام هذه المعاهدة . ولما كانت هذه المعاهدة تعتبر جزء من القانون المصرى فإننا سنتناول قواعد تحديد المسئولية وفقا لقانون التجارة البحرى المصرى الجديد مع الإشارة إلي الإختلافات الموجودة بينه وبين الاتفاقية المذكورة . وهذا سنخصص له المطلب الثانى

---

(١) راجع ماسيلى ص

## المطلب الثانى

## قواعد تحديد المسئولية

## طبقا لقانون التجارة البحرى المصرى

نتناول فى هذا المطلب أولاً : نطاق تحديد المسئولية . ثانياً : أسس تحديد المسئولية . ثالثاً : إجراءات تحديد المسئولية . رابعاً : سقوط الحق فى تحديد المسئولية . وأخيراً : انقضاء دعوى المسئولية .

### أولاً

### نطاق تحديد المسئولية

**( ١ ) الأشخاص الذين يجوز لهم التمسك بتحديد المسئولية :**

حدد المشرع المصرى الأشخاص الذين يجوز لهم التمسك بتحديد المسئولية عن الديون البحرية بالنص فى المادة ٨١ من قانون التجارة البحرى الجديد ، على أنه " لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند ( أ ) من الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ من هذا القانون .... " . ونصت المادة ٩١ على أنه " تسرى أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة على المجهز غير المالك ،والمستأجر ومدير الشيوع البحرى والمؤمن والأشخاص الذين قاموا بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة ، كما تسرى الأحكام المذكورة على الربان والبحارة وغيرهم من التابعين وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم على أن لاتجاوز مسئولية المالك ومسئولية التابع عن الحادث الواحد الحدود المبينة فى الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ من هذا القانون " .

يتضح من ذلك أن المشرع المصرى يتبنى مسلك اتفاقية لندن ١٩٧٦ فى توسيع نطاق الأشخاص الذين يجوز لهم الاستفادة من تحديد المسئولية عن الديون البحرية ، وذلك بعكس ماكان عليه الأمر فى ظل القانون السابق ، حيث كان يطبق نظام ترك السفينة والأجرة كوسيلة لتحديد مسئولية مالك السفينة . وبذلك أصبح الأمر لايتعلق بتحديد مسئولية مالك السفينة فقط ، ولكن إمتد ليشمل المجهز غير المالك والمستأجر ومدير الشيوع البحرى ، حيث يجوز لكل هؤلاء أن يتمسك بتحديد مسئوليته عن الديون البحرية .

وكذلك يجوز للمؤمن لديه ، عن أى من الأشخاص الذين يجوز لهم تحديد مسئوليتهم ، أن يتمسك بتحديد مسئوليته فى مواجهة الشخص الذى يرجع عليه لدفع قيمة التعويض عن المسئولية المؤمن عنها . مع مراعاة أنه فى حالة التأمين لضمان المسئولية لايجوز الرجوع على المؤمن عند وقوع الحادث المذكور فى وثيقة التأمين إلا إذا وجه الغير الذى أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية إلى المومن له .، ويكون التزام المؤمن فى حدود مايلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض ( م ٣٩٧ بحرى جديد ) . ويرى الفقه أنه طالما كان مركز المؤمن لديه مرتبط بمركز المؤمن له ، على هذا النحو ، فإنه إذا إمتنع على المؤمن له التمسك بتحديد مسئوليته ، لارتكابه خطأً شخصياً يحرمه من هذا التحديد ، إمتنع على المؤمن لديه أيضاً التمسك بتحديد مسئوليته [١].

وأجاز المشرع أيضاً التمسك بتحديد المسئولية للأشخاص الذين يقدمون بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات انقاذ السفينة ، وذلك عن مسئوليتهم الناشئة عن عمليات الانقاذ ، وهذه العمليات تشمل تعويم ورفع

---

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٦٣.

وتدمير والقضاء على خطورة سفينة غارقة أو محطمة أو جانحة أو مهجورة بما فى ذلك ماهو موجود أو كان موجوداً على ظهرها ، وكذلك عمليات رفع وتدمير والقضاء على خطورة شحنة السفينة ، وأيضاً التدابير التي إتخذها الشخص المسئول بقصد توقى ضرر أو التقليل منه وكذلك الاضرار الناتجة عن هذه التدابير ( م ٢-١ من الاتفاقية ) (١).

وقد توسع المشرع أيضا فى إضفاء وصف المنقذ حيث أسبغه على كل شخص يقوم بخدمات لها صلة مباشرة بعمليات إنقاذ السفينة ، أى سواء قدمت هذه الخدمات من خلال سفينة أخري ، أو من على السفينة ذاتها أو من أشخاص لايستخدمون سفينة كما لو قدمت من خلال طائرة مروحية مثلاً(٢).

وأخيراً قرر المشرع للربان والبحارة وغيرهم من التابعين الحق فى التمسك بتحديد مسئوليتهم عن الديون البحرية التي يلتزمون بها بسبب تأديتهم لوظائفهم . وبذلك قطع المشرع الطريق على الدائنين الذين قد يلجئون إلى الرجوع على تابعى مالك أو مجهز السفينة بالتعويض كاملاً متى كان التعويض راجعاً إلى خطئهم (٣)، وبذلك يلتفون حول مبدأ تحديد المسئولية الذى يعتبر من القواعد الهامة فى القانون البحرى .

**( ٢ ) الديون التى يجوز تحديد المسئولية عنها**

حددت المادة ٨١ من قانون التجارة البحري الجديد الديون التي يجوز تحديد المسئولية عنها ، حيث أجازت لمالك السفينة أن يحدد مسئوليته أيا

---

(١) راجع د مصطفي طه ، المرجع السابق ، رقم ١٦٩ ، ص ١٣٩.

(٢) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٦٣.

(٣) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع والمكان السابقين .

كان نوع هذه المسئولية بالمبالغ المنصوص عليها فى البند ( أ ) من الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ من هذا القانون ، وذلك إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية :

( أ ) الاضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء أو الأحواض أو الممرات المائية أو المساعدات الملاحية .

( ب ) الاضرار البدنية والاضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة أو التي تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة " .

يتضح من هذا النص أن المشرع ذكر هذه الديون التي يجوز تحديد المسئولية عنها على سبيل الحصر [١] . وأنه يجوز تحديد المسئولية عن هذه الديون أيا كان نوع هذه المسئولية أى سواء كانت مسئولية عقدية أم مسئولية تقصيرية .

ويلاحظ الفقه [٢] أن المشرع ذكر الاضرار البدنية ضمن الديون التي يجوز تحديد المسئولية عنها ولم يذكر الوفاة ، كما فعلت اتفاقية لندن ١٩٧٦ ، مما قد يثير الشك حول إمكان تحديد المسئولية عن الديون الناشئة عن الوفاة . إلا أن الرأى الراجح هو أن عبارة الاضرار البدنية تشمل الوفاة أيضاً باعتبار أن الوفاة هى أشد الاضرار البدنية التي تلحق بالانسان [٣] ، فتذهب بحياته كلية ، فضلاً عن أن أى وفاة تسبقها بالضرورة أضرار بدنية .

ومن الملاحظ أيضاً أن المشرع يميز فى هذا المجال بين الاضرار

---

(١) د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٩٥ ، ص ٢١٤.
(٢) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٦٤.
(٣) راجع د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٧٠ ، ص ١٤٠. د/ سمير الشرقاوى ، المرجع والمكان لاسباقين .

البدنية والاضرار المادية التي تقع على ظهر السفينة ، وهذه يجوز تحديد المسئولية عنها بغض النظر عما إذا كانت تتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة أم لا تتعلق بأى منهما ، وهذه الاضرار تختلف عن الاضرار البدنية والاضرار البدنية التي لاتقع على ظهر السفينة ، حيث اشترط المشرع لكي يستطيع المسئول عنها تحديد مسئوليته ، أن يكون سببها يتعلق مباشرة بالملاحة البحرية أو بتشغيل السفينة .

ومن الجدير بالذكر[1] أن المشرع ( م ٢/٨١ بحري جديد ) أجاز تحديد المسئولية عن هذت الديون السابق ذكرها ولو كانت هذ الديون لصالح الدولة أو أحد الأشخاص العامة .

كما أن المشرع فى نهاية المادة السابقة يقرر أنه " ولا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية إقراراً بها " ، أى أنه يجوز لمن يتمسك بتحديد مسئوليته عن أضرار أو ديون معينة أن ينازع بعد ذلك فى مدى مسئوليته عن هذه الاضرار .

( ٣ ) الديون التي لا يجوز تحديد المسئولية عنها :

حدد المشرع فى المادة ٨٢ من قانون التجارة البحرى بعض الديون وقرر أنه لايجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد المسئولية إذا كان الدين ناشئاً عن أحد الأسباب الآتية :

( أ ) الديون الناشئة عن تعويم السفينة الغارقة أو الجانحة أو المهجورة ورفع حطامها ورفع شحنتها أو الأشياء الموجودة عليها .

ويبدو الهدف من هذا الاستثناء هو ضرورة تطهير الممرات المائية لضمان حسن سير الملاحة البحرية وانتظامها .

---

(١) د/ سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، رقم ١٩٥ ، ص ٢١٤.

( ب ) الديون الناشئة عن انقاذ السفينة . وقد قصد المشرع من ذلك التشجيع على تقديم المساعدات وانقاذ السفن المعرضة للخطر والهلاك .

( جـ ) الديون الناشئة عن الاسهام فى الخسائر المشتركة . وذلك لأن اعتبارات العدالة تقتضى أن يتحمل كل من استفاد من الخسارة المشتركة بحصته كاملة فى هذه الخسارة ، وذلك حتي لايظل جزء منها بدون تغطية .

( د ) حقوق الربان والبحارة وكل تابع آخر لمالك السفينة موجود عليها أو يتعلق عمله بخدمتها ، وكذلك حقوق ورثة هؤلاء الأشخاص وخلفائهم .

وبذلك يضمن المشرع حصول هؤلاء الأشخاص على حقوقهم كاملة ، دون تحديد المسئولية عنها ، لأنهم من محدودى الدخل ويعتمدون فى حياتهم على عملهم.

( هـ ) الديون الناشئة عن الاضرار التي تحدثها السفن النووية ، لأن مسئولية مستغلى السفن الذرية تخضع لأحكام خاصة بموجب اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ .

( و ) الضرر الناشئ عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى . لأن التعويض عن هذه الاضرار يخضع لأحكام اتفاقية خاصة .

### ثانيا

### أسس تحديد المسئولية

تناول المشرع المصرى الأسس التى يتم على أساسها تحديد مسئولية مالك السفينة ، وذلك فى المواد من ٨٣ إلى ٨٨ من قانون التجارة البحري الجديد . ورغم أن المشرع المصرى تأثر كثيراً بقواعد اتفاقية لندن ١٩٧٦ إلا

أنه فى شأن أسس تحديد المسئولية وضع قواعد خاصة تختلف كثيراً عن القواعد التي وضعتها الاتفاقية المذكورة ، مما يحدث نوع من الازدواج فى القواعد التي تطبق فى هذا الشأن ، رغم أن المعاهدة تعتبر جزء من القانون المصرى ، وهذا من الأمور الغير مرغوب فيها ، وكان من الأفضل أن يكتفى المشرع بالاحالة إلى الاتفاقية المذكورة أو يُدخل أحكامها ضمن نصوص قانون التجارة البحري حتى يقضى على هذا الازدواج .[١]

وسنوضح ذلك من خلال دراسة الحد الأقصى لمبالغ تحديد المسئولية وكيفية حساب هذه المبالغ وأخيراً كيفية توزيعها على الدائنين .

**( ١ ) الحد الأقصى للمبالغ التى تحدد بها المسئولية :**

حددت المادة ١/٨٣ من قانون التجارة البحرى الأسس التي يتم بناء عليها تقدير الحد الأقصى للمبالغ التي تحدد بها مسئولية مالك السفينة . وقد ميز المشرع بين المبالغ الخاصة بالاضرار البدنية والمبالغ المخصصة للاضرار الأخرى على النحو التالى :

( أ ) بالنسبة إلى الدعاوى النشائة عن الاضرار البدنية تحدد المسئولية بمبلغ ستمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة خمسمائة طن . فذا زادت الحمولة الكلية للسفينة عن هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ ثلاثمائة جنيه لكل طن زائد.

ومن الجدير بالذكر أن الحد الأقصى للمسئولية الذى تحدد به مسئولية مالك السفينة عن الاضرار البدنية المذكور فى المادة السابقة لايشمل

---

(١) راجع فى نقد مسلك المشرع المصرى : د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ١٩٨،ص٢١٦. د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١١٠ ، ص ٢٧٢.

التعويضات عن الاضرار البدنية التي تصيب المسافرين ، وإنما تخصص للاضرار البدنية التي تلحق الأشخاص الموجودين على الأرض أو على سفينة أخرى أو على نفس السفينة ولكن لايتم نقلهم بموجب عقد نقل ، كالأشخاص المتسللين إلى السفينة مثلاً [١]. أما الأشخاص الموجودين على السفينة طبقاً لعقد نقل فإن مسئولية مالك السفينة عن الاضرار البدنية التي تصيبهم تخضع لقواعد خاصة نظمتها المادة ١٩٦ ومابعدها من قانون التجارة البحرى الجديد . وقد قرر المشرع ( م ١٩٨ ) سريان هذه الأحكام دون غيرها على عقد النقل البحري ، سواء كان الناقل مالكا للسفينة أم مجهزاً أم مستأجراً لها . وفى هذا المجال قررت المادة ١/٢٥٨ أنه " لايجوز أن يزيد التعويض الذى يحكم به على الناقل فى حالة وفاة المسافر أو اصابته على مائة وخمسين ألف جنيه ويجوز الاتفاق على حد للتعويض يزيد على هذا القرار .

( ب ) بالنسبة إلي الدعاوى الناشئة عن الاضرار الأخرى غير الاضرار البدنية تحدد المسئولية بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة لاتجاوز خمسائة طن ، فإذا زادت الحمولة الكلية على هذا المقدار يضاف إلى حد المسئولية مبلغ مائة وخمسين جنيها لكل طن زائد.

ومن الملاحظ أن هذا التحديد الخاص بمسئولية مالك السفينة عن الاضرار غير البدنية لايشمل مبالغ التعويض المستحقة عن هلاك أو تلف البضائع أو الأمتعة المنقولة بموجب عقد النقل البحرى ، كما لايشمل التأخير فى النقل ، لأن المشرع وضع قواعد خاصة للمسئولية عن تنفيذ عقد النقل البحرى للبضائع ( م ١٩٩ ومابعدها )

ورغم أن تحديد المسئولية يشمل الأشخاص الذين يقدمون خدمات لها صلة مباشرة بعلميات انقاذ السفينة ولو لم يقدموا هذه الخدمات من خلال

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٧٠.

سفينة فإنه يثور التساول عن الأساس الذى يحدد بناد عليه الحد الأقصى للمبلغ الذى تحدد به مسئولية هؤلاء الأشخاص . ورغم أن المشرع المصرى لم يضع قاعدة خاصة بهذه الحالة إلا أن الرأى (١) مستقر على تطبيق الحكم الوارد باتفاقية لندن ١٩٧٦ الذى يقرر تحديد المسئولية فى هذه الحالة على أساس ١٥٠٠ طن حمولة .

**بطلان الاتفاق المخالف**

قرر المشرع ( م ٢/٨٣ بحري جديد أنه " ويقع باطلاً كل اتفاق يتم قبل وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ويكون موضوعه تحديد مسئولية مالك السفينة بأقل ماهو منصوص عليه فى الفقرة السابقة " .

يتضح من ذلك رغبة المشرع فى حماية أصحاب الحق فى التعويض ، ولذلك جعل المادة ١/٨٣ من القواعد الآمرة التي لايجوز الاتفاق ( مسبقاً) على مايخلافها باعتبارها الحد الأدنى الذى يكفل حقوق أصحاب الشأن . ولكن رغبة من المشرع فى عدم الاضرار بهؤلاء الأشخاص لم يقرر بطلان الاتفاق الذى يكون من شأنه زيادة المبالغ التي تمثل الحد الأقصى لمسئولة مالك السفينة طبقا لما هو مقرر فى المادة سالفة الذكر .

ولكن الطبيعة الآمرة للمادة ١/٨٣ بحرى لا تمنع من الاتفاق علي تخفيض الحد الأقصى لمسئولية مالك السفينة إذا تم هذا الاتفاق بعد وقوع الحادث الذى نشأ عنه الدين ، أى بعد وجود سببه ، لأنه فى هذه الحالة لايوجد ثمة ضغط على إرادة المضرورة ، وإنما يعتبر هذا الاتفاق بمثابة تصالح وإنهاء للمنازعات بالطرق الودية .

---

(١) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٧٣ ، ص ١٤٢ ، د/ رفعت فخري ، المرجع السابق ، رقم ١١٠ ، ص ٢٧١، د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، ص ٢١٩.

**( ٢ ) كيفية حساب الحد الأقصى للمسئولية :**

طبقاً للمادة ٣/٨٣ بحرى جديد ، يتم حساب الحد الأقصى الذى تحدد به مسئولية مالك السفينة على أساس الحمولة الكلية للسفينة ، وهى تختلف عن الحمولة الصافية للسفينة [١]. وقد كانت اتفاقية بروكسل ١٩٥٧ تأخذ الحمولة الصافية للسفينة كأسس لحساب الحد الأقصي للمسئولية ، أما اتفاقية لندن ١٩٧٦ فقد أخذت بالحمولة الكلية للسفينة وتبعها فى ذلك قانون التجارة البحري المصرى . الذى ترك كيفية حساب هذه الحمولة الكلية للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

ويلاحظ أن المشرع المصرى قد جعل الجنيه المصرى هو الأساس الذى يحسب على أساسه الحد الأقصى لمسئولية مالك السفينة وذلك خلافاً لما أخذت به اتفاقية لندن ١٩٧٦ والتشريعات الأجنبية التي إنضمت إليها ، حيث اكتفت الأخيرة بالاحالة إلى الاتفاقية المذكورة فى هذا الشأن ، حيث يحسب الحد الأقصى للمسئولية علي أساس حقوق السحب الخاصة . ولما كان مسلك المشرع المصري من شأنه أن يُحدث إزدواجية فى القواعد فقد كان ذلك محل نقد من الفقه [٢]. الذى ينادى بضرورة أن يتبنى المشرع المصرى ذات الأساس الذى قامت عليه اتفاقية لندن ١٩٧٦ التي تعتبر جزء من القانون الداخلى بعد أن انضمت مصر إليها وتم نشرها فى الجريدة الرسمية.

---

(١) راجع ماسبق ، ص

(٢) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١١٠ ، ص ٢٧٢ - ٢٧٤ ، د/ مصطفى طه، المرجع السابق ، رقم ١٧٤ ، ص ١٤٣.

**( ٣ ) كيفية توزيع مبالغ الحد الأقصى للمسئولية :**

يخضع توزيع الحد الأقصى للمبالغ التي تحدد بها مسئولية مالك السفينة للقواعد الآتية :

**( أ ) التوزيع تبعاً لنسبة الدين فى كل طائفة على حدة :**

طبقاً للمادة ٨٥ بحرى يجرى التوزيع فى كل من المجموعتين من التعويضات المشار إليهما فى الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ من هذا القانون ، وهى الاضرار البدنية ، والاضرار الأخري غير البدنية ، بنسبة كل دين غير متنازع عليه .

**( ب ) أفضلية الديون الناشئة عن الاضرار التي تحدثها السفينة لمنشآت الميناء والأحواض والممرات المائية والمساعدات الملاحية .** قررت المادة ٨٥ بحرى أنه يكون لهذه الاضرار ، المذكورة فى البند ( أ ) من الفقرة ( ١ ) من المادة من هذا القانون ، الأولوية علي غيرها من الديون المذكورة فى البند ( ب ) من الفقرة ( ١ ) من المادة ٨٣ ، أى على الديون غير البدنية . وترجع هذه الأفضلية إلى تعلق هذه الديون بحسن سير وانتظام الملاحة البحرية . وفى هذا الشأن استخدمت مصر الرخصة التي منحتها اتفاقية لندن ١٩٧٦ لكل دولة طرف فيها بأن تنص فى تشريعها الوطنى على أن تكون لهذه الديون الأولوية على الديون الناشئة عن الاضرار الأخرى غير البدنية [١].

---

(١) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١١١ ، د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، ص ١٤٤.

### ( جـ ) أفضلية أصحاب الحق فى التعويض عن الاضرار البدنية

قررت المادة ٨٤ من قانون التجارة البحرى الجديد أنه " إذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية للوفاء بها كاملة . إشترك الباقى منها فى المبلغ المخصص للأضرار الأخري غير البدنية " . يتضح من ذلك أن المشرع يرغب فى مسايرة الاتجاه الذى وضعته اتفاقية لندن ١٩٧٦ وهو ضمان حصول أصحاب الحق فى التعويض عن الأضرار البدنية على التعويض الكامل عما أصابهم بقدر الإمكان . ولكن اشراك أصحاب الحق فى التعويض عن الاضرار غير البدنية ، على النحو السابق ، يقتصر على المبالغ المخصصة للتعويض عن نفس الحادث ولايمتد إلى المبالغ المخصصة للتعويض عن الاضرار غير البدنية عن حادث آخر . ويتضح ذلك مما قرره المشرع ( م ٨٦ بحري جديد ) بأنه " تعد المبالغ المخصصة للتعويضات عن الاضرار غير البدنية الناشئة عن حادث واحد وحدة مستقلة تخصص لأداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة أو التي قد تنشأ عن حادث آخر " [١]. كما يتضح من هذا النص أن المبالغ المخصصة لتعويض الاضرار غير البدنية عن حادث معين تعتبر وحدة مستقلة عن غيرها من المبالغ التي تخصص لتعويض الاضرار غير البدنية التي نشأت أو ستنشأ عن حادث آخر . ومعنى ذلك أن الحد الأقصى الذى تحدد به مسئولية مالك السفينة يتجدد مع كل حادث ، وليس عن جميع الحوادث التي تقع للسفينة [٢].

---

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١١١ ، ص ٢٧٥.

(٢) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٧٤ ، ص ١٤٣.

**( د ) المقاصة بين دين لمالك السفينة لدى أحد الدائنين :**

طبقاً للمادة ١/٨٧ بحري جديد " إذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين فى هذا الحادث ، فلا يسرى تحديد المسئولية إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقى بعد إجراء المقاصة بين الدينين " ، يعالج هذا النص الحالة التى يصبح فيها مالك السينة دائناً لأحد أصحاب الحق فى التعويض عن أحد الأضرار البدنية أو الاضرار غير البدنية ، ويكون الدينين ناشئين عن حادث واحد . ففى هذه الحالة حظر المشرع على مالك السفينة أن يتمسك بتحديد مسئوليته فى مواجهة دائنه إلا بالنسبة إلى المبلغ الباقى بعد إجراء المقاصة بين الدنين . وهذا يفترض أن الدين الذى في ذمة مالك السفينة كان أكبر من الدين الذى له فى ذمة الدائن .

ويرى الفقه[1] أن هذا الحل الذى أخذه المشرع المصرى عن إتفاقية لندن ١٩٧٦ يعتبر حلاً عادلاً لأنه يحمى مصلحة أصحاب الحق فى التعويض جميعاً ، لأن فى تمسك المالك بتحديد مسئوليته قبل إجراء المقاصة مايفيد هذا المالك مرتين : الأولى بتحديد مسئوليته والثانية بإجراء المقاصة بين دينه ودين الدائن له الذى سبق وأن تحمل التخفيض مع الديون الأخرى التي اشتركت فى التوزيع . ولاشك أن هذا يضر بمصلحة الدائنين لأن اشتراك الدين كاملاً فى التوزيع قبل إجراء المقاصة يقلل من النصيب الذى يحصل عليه الدائنين .

**حلول مالك السفينة محل الدائن الذى أوفاه دينه**

طبقاً للمادة ١/٨٨ بحرى جديد ، إذا وفى مالك السفينة قبل توزيع

---

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٧٦.

المبالغ المخصصة للتعويضات أحد الديون التي يجري التوزيع بينها ، جاز له الحول محل الدائن فى التوزيع بمقدار المبلغ الذى أوفاه .

وكذلك أجاز المشرع ( م ٢/٨٨ بحرى جديد ) للمحكمة بناء على طلب مالك السفينة أن تحتفظ لمدة تعينها ، هذه المحكمة ، بجزء من المبالغ المخصصة للتعويضات ، وذلك إذا استطاع مالك السفينة إثبات أنه سيلتزم فيما بعد بالوفاء بهذا الدين . ومن البديهى أنه يشترط أن يكون هذا الدين من الديون صاحبة الحق فى الاشتراك فى التوزيع الجارى .

### ثالثاً

### إجراءات التمسك بتحديد المسئولية

أجاز المشرع ( م ١/٨١ بحرى ) لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته ومع ذلك لم يحدد إجراءات معينة يجب على المالك اتخاذها لكى يستفيد من تحديد المسئولية . ومن ثم يجوز للمالك أن يتمسك بتحديد مسئوليته بموجب إتفاق مع الدائنين أو باعلان عن رغبته فى ذلك يوجهه إلى هؤلاء سواء فى صورة انذار على يد محضر أو فى صورة دفع يتقدم به أثناء نظر دعوى المسئولية التي يرفعها صاحب الحق فى التعويض [١]. وفى كل الحالات لايعتبر التمسك بتحديد المسئولية إقراراً بها ( م ٢/٨١ بحري ) .

وكذلك لم يحدد المشرع ميعاداً يجب على مالك السفينة أن يتمسك بتحديد مسئوليته خلاله ، ومن ثم يجوز له التمسك بذلك فى أى وقت وفى أى حالة تكون عليها الدعوى المرفوعة من الدائنين ، بل يجوز له ذلك ولو بعد صدور حكم نهائى فى الدعوى [٢].

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٧٦.

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع والمكان السابقين .

ومن الجدير بالذكر أن **تحديد المسئولية يعتبر رخصة قررها المشرع لمالك السفينة** ، ومن ثم فلا يتم هذا التحديد بقوة القانون وإنما يجب أن يتمسك به مالك السفينة [١]، لأنه قد لايجد مصلحته فى هذا التحديد للمسئولية ويرغب فى تطبيق القواعد العامة .

وقد نصت المادة ٢/٨٧ من قانون التجارة البحرى الجديد على أحد وسائل التمسك بتحديد المسئولية ، حيث قررت أنه " ولايجوز للدائن إتخاذ أى اجراء على أموال مالك السفينة إذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو إذا قدم ضمانا تقبله المحكمة " . ويعتبر هذا الاجراء شبيها لنظام صندوق التحديد الذى نصت عليه المادة (١١) من اتفاقية لندن ١٩٧٦.

**رابعاً**

***الحالات التي يسقط فيها حق مالك السفينة في تحديد مسئوليته***

طبقاً للمادة ٨٩ من قانون التجارة البحرى المصرى " لايجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبه بقصد إحداث الضرر ، أو بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً يمكن أن يحدث " .

وقد أخذ المشرع فى هذا الشأن بنص المادة الرابعة من معاهدة لندن ١٩٧٦ التي تقرر أنه لايجوز للشخص المسئول التمسك بتحديد مسئوليته إذا

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، ص ٢٧٧.

ثبت أن الضرر ناشئ عن فعل أو إمتناع شخصى من جانبه تم بقصدإحداث ذلك الضرر ، أوعن رعونة ووعى بإحتمال أن هذا الضرر قد ينشأ عن ذلك .

يتضح من ذلك أنه يشترط لكى يسقط حق مالك السفينة فى التمسك بتحديد مسئوليته أن يكون الضررناشئ عن خطأ شخصى ينسب إليه . ومع ذلك لايكفى، مجرد الخطأ الشخصى من مالك السفينة أو نائبة ولكن يشترط أن يتمثل هذا الخطأ ، الذى نشأ عنه الضرر ، فى فعل أو امتناع عن فعل .

**ومع ذلك يلاحظ أن إختلافات هامة بين نص قانون التجارة البحرى المصرى والنص الوارد فى اتفاقية لندن ١٩٧٦ ، سالفى الذكر، مما يترتب عليه نتائج هامة من الناحية العملية . من ناحية أولى :** يُسقط المشرع المصرى الحق فى التمسك بتحديد مسئولية مالك السفينة إذا أثبت المدعى أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من مالك السفينة أو نائبة ، أما نص المعاهدة فيشترط لسقوط الحق تحديد المسئولية أن ينشأ الضرر عن فعل أو امتناع شخصى من جانب مالك السفينة ، وعلى ذلك لايسقط حق مالك السفينة فى تحديد مسئوليته إذا كان الفعل أو الأمتناع صادراً عن أحد تابعية [١]. وهذا يختلف عما أخذ به المشرع المصرى . وذلك مع مراعاة ما جاء بالمادة ٩١٢ بحرى مصرى الذى خول الربان والبحارة وغيرهم من التابعين الحق فى التمسك بتحديد مسئوليتهم فى الدعاوى التى ترفع عليهم ولوكان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع إلى خطأ شخصى صادر منهم بصفتهم المذكورة . ولما كان مالك السفينة مسئول عن هؤلاء الأشخاص طبقاً للقواعد العامة لمسئولية المتبوع عن أعمال تابعة فإنه يجوز له أيضاً التمسك بتحديد مسئوليتة فى هذه الحالة على هذا الأساس [٢].

---

(١) د. مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ١٧٨ ص ١٤٦ .
(٢) د. رفعت فخرى ، المرجع السابق ،رقم ١١٣ ، ص ٢٧٩ .

**ومن ناحية ثانية :** فقدأخذت المعاهدة بمعيار شخصى لقصد إحداث الضـرر أو لإمكان توقع حدوثه ، حيث حرمت مالك السفينة من تحديد مسئوليته فى هذه الحالة إذا ثبت " أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع صدر من المالك شخصياً بقصد إحداث ذلك الضرر أو عن رعونة مع وعى بأن ذلك الضرر قد يحدث " . وهذا يختلف عن المشرع المصرى الذى تبنى معيار موضوعى حيث يُسقط حق مالك السفينة فى تحديد مسئوليتة " إذا ثبت أن الضرر نشأ عن فعل أو امتناع ... بقصد إحداث الضرر أو بعدم اكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث " . أى أنه يشترط أن يكون لدى المسئول نية احداث الضرر أو أن يتوقع وقوع أى ضرر نتيجة فعله أو امتناعة ولو لم يكن هو الضرر الذى حدث ، وذلك بعكس نص المعاهدة الذى يشترط أن يكون الضرر الذى حدث هو الضرر الذى قصده المسئول أو الذى كان يتوقع حدوثة من جراء رعونته . وعلى ذلك إذا ارتكب مالك سفينة فعل أو إمتناع برعونه أو عدم اكتراث وهو يتوقع وقوع ضرر معين نتيجة ذلك ،ولكن لم يقع هذا الضرر الذى كان يتوقعة وإنما وقع ضرر آخر ،فإن الحق فى تحديد المسئولية يسقط طبقاً للقانون المصرى ولايسقط طبقاً لمعاهدة لندن ١٩٧٦[١].

## خامساً

## انقضاء دعوى المسئولية

تنص المادة ١/٩٠من قانون التجارة البحرى المصرى على أنه " تنقضى دعوى المسئولية على مالك السفينة بمضى سنتين من تاريخ وقوع الفعل المنشئ للمسئولية " . ويخضع لهذا التقادم جميع دعاوى المسئولية

(١) د. / رفعت فخرى ، المرجع والمكان السابقين .

التى تقام على مالك السفينة سواء كانت مسئولية عن اضرار بدينة أو اضرار غيـر بدنية ،وذلك بصرف النظر عن الأساس الذى تقوم عليه هذه الدعاوى، حيث يستوى أن يكون اساسها هو قواعد المسئولية العقدية أو المسئولية التقصيرية لمالك السفينة .

ومن الجدير بالذكر أن هذا التقادم لايسرى على دعاوى المسئولية التى تقام على مالك السفينة باعتباره ناقلاً حيث تخضع هذه المسئولية للقواعد الواردة ضمن الأحكام الخاصة بعقد النقل البحرى . كما أن مالك السفينة يستفيد من هذا التقادم فى جميع الحالات ولو لم يكن له الحق فى التمسك فى تحديد مسئوليته طبقاً للمادة ٨٩ من القانون البحرى [١].

والمدة المحددة ( سنتين ) فى المادة ١/٩٠ سالفة الذكر هى مدة تقادم وليست مدة سقوط ولذلك فهى تخضع للقواعد العامة فى وقف التقادم وانقطاعه المقررة فى القانون المدنى ( م ٣٨٢ ومابعدها ) . وقد أضافت المادة ٢/٩٠ بحرى إلى أسباب قطع التقادم المقررة فى القانون المدني أسباب أخرى ، كقيام صاحب الحق بارسال كتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول إلى المسئول أو بتسلم المستندات المتعلقة بالمطالبة أو بندب خبير لتقدير الأضرار .

---

(١) د. / رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١١٤ ، ص ٢٨٠ .

# الفصل الثانى

## الأشخاص البحريون

تحتاج السفينة للقيام برحلتها البحرية إلى مجموعة من الأشخاص على ظهرها يقومون بإدارتها والإشراف عليها طول الفترة التى تستغرقها هذه الرحلة . ولما كان وجود اى تجمع بشرى يقتضى وجود تنظيم بين افراده ، بحيث يوضع واحد او مجموعة منهم على قمة هذا التنظيم ليتولى قيادته وتصريف اموره اليومية ، فقد كان من الطبيعى ان يوجد الربان ليكون على رأس هذا التجمع البشرى الذى يوجد على ظهرالسفينة ، ثم يأتى بعد ذلك الاشخاص الآخرون الذين يتولون أداء وظائفهم تحت الإشراف والإدارة المباشرة للربان ، وهؤلاء هم ضباط الملاحة البحرية والمهندسين البحريين وغيرهم ممن يقومون بأعمال لازمة لإتمام الرحلة البحرية مثل الأطباء والطهاة والعمال.

وسنقسم هذا الفصل الى ثلاثة مباحث نتناول فى الأول الربان وفى الثانى البحارة وفى الثالث المرشد .

## المبحث الأول

## الربـــــــان

عرف المشرع الربان بأنه الشخص المؤهل فنيا لتولى قيادة السفينة ويكون مسئولا عنها ( م ١ من ق ٣٨ لسنة ١٩٨٢ ) . يتضح من ذلك أن وظيفة الربان من الوظائف الهامة التى تقتضى تأهيلا خاصا لمن يمارسها ، وخاصة أنه يتولى قيادة السفينة فى ظروف خاصة ، حيث تكون بعيدة عن مالكها ، وفى أغلب الأحوال بعيدا عن أيدى السلطات العامة فى الدولة ، وهذا الوضع خول الربان سلطات واسعة ، وكان من الضرورى أن يقابلها مسئوليات ثقيلة على عاتقه إذا قصر أو أساء إستخدام هذه السلطات .

ولما كان المشرع المصرى قد وضع القواعد الخاصة بهذه الوظيفة ضمن أحكام الباب الثانى ، وخصص لها الفصل الثانى منه ، فإننا سنتناول فى هذا المبحث تعيين الربان وعزله ، ثم تحدد وظائفه ، وبعد ذلك نبين طبيعة علاقته القانونية بالمجهز وبالشاحنين ، وأخيرا نحدد مسئوليته ، وستخصص لكل مطلب مستقل

## المطلب الأول

## تعيين الربــان وعزله

طبقا للمادة ٩٢٣ من قانون التجارة البحرى "يعين مجهز السفينة الربان ويعزله ، وللربان فى حالة عزله الحق فى التعويض ان كان له مقتض وفقا للقواعد العامة " .

يتضح من ذلك أن تعيين الربان وعزله من وظيفته هو من إختصاص مجهز السفينة ، سواء كان هذا المجهز هو مالك السفينة أو غير مالك لها.

ويجب أن يتوافر فيمن يعينه المجهز ربانا للسفينة الشروط التى حددها القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات واعداد الربانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفينة ، وذلك من حيث الشهادات التى تؤهل الربان لقيادة السفينة تبعا لنوع الملاحة والسفينة ومقدار حمولتها .

وإذا كان للمجهز الحق فى عزل الربان فى أى وقت ، لأن العلاقة بينهما تقوم على الإعتبار الشخصى بحيث يجب إستمرار الثقة المتبادلة بينهما دائما خلال فترة العلاقة بينهما ، إلا أن المشرع لم ينكر حق الربان فى الحصول على التعويض وفقا للقواعد العامة إذا أصابه ضرر من جراء العزل ، كان يقوم المجهز بعزل الربان فى وقت غير مناسب مما ترتب على ذلك الإساءة إلى سمعته . ويمكن القول بأن المجهز يخضع فى هذا الشأن للقواعد العامة للتعسف فى إستعمال الحق فى عزل الربان، ويقع عبء إثبات تعسف المجهز فى إستعمال الحق على عاتق الربان .

## المطلب الثاني

## وظائف الربـــان

نظرا للظروف الخاصة التى تتم فيها الملاحة البحرية ،حيث يوجد هذا المجتمع البشرى الصغير على ظهر السفينة فى عرض البحر وبعيدا عن السلطة العامة،فقد كان من الضرورى أن يقوم الربان بدور الحاكم الأوحد لهذا المجتمع ، فهويمثل السلطة العامة،وهو يمثل مجهز السفينة ، ومن ثم فهو بهاتين الصفتين يقوم بوظائف عامة وأخرى خاصة.

أولا : *الوظائف العامة للربان* .

**(١) حفظ الأمن والتأديب على السفينة** : قرر المشرع (م ٩٦ /٢ بحرى ) أن تكون للربان على الاشخاص الموجودين على السفينة السلطات التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة وسلامةالرحلة وله توقيع العقوبات التأديبية طبقا للقوانين الخاصة بذلك.وقد نظم القانون رقم١٦٧ لسنة ١٩٦٠الإجراءات والعقوبات التأديبية التى تتخذ من أجل الأمن والنظام والتأديب فى السفن . حيث خولت المادة الأولى منه لربان السفينة على كل الموجودين بها السلطة التى يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والأشخاص المسافرين عليها أو البضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة . كما أجازت له أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام والأمن فى السفينة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الأشخاص المسافرين عليها . وعلى الربان أن يعمل فى الموانى بمعرفة مدير إدارة التفتيش البحرى أو القنصل المصرى على حسب الأحوال . كما أجازت له المادة الرابعة توقيع الجزاءات المقررة فى المادتين ٣،٢ من القانون سالف الذكر إذا كانت السفينة فى عرض البحر أو فى ميناء

أجنبى لا يوجد به تمثيل قنصلى ، وتكون قراراته بتوقيع الجزاءات غير قابل للطعن عليه . ومن العقوبات المقررة فى هذا الشأن الحجز والغرامة للمخالفات التى تقع من أفراد الطاقم ( م ٢ من ق ١٦٧ لسنة ١٩٦٠) والحجز بالحجرات أو المنع من الصعود إلى ظهر السفينة للأشخاص الآخرين من غير أفراد الطاقم ( م ٣ من القانون سالف الذكر ) .

وقد قرر المشرع ( م ٩٧ / ٣ بحرى ) أنه إذا أصيب أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة بمرض معد جاز للربان إنزاله فى أقرب مكان يمكن علاجه فيه .

**٢- سلطة التحقيق** : طبقا للمادة ٩٨ من قانون التجارة البحرى ، إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان - الى حين الوصول السلطات المختصة - جمع الإستدلالات وإجراء التحريات التى لا تحتمل التأخير ، وله عند الأقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم وأن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التى قد تفيد فى إثبات الجريمة . ويحرر الربان تقريرا بالإجراءات التى إتخذها ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر جمع الإستدلالات والأشياء المضبوطة إلى النيابة العامة أو أحد رجال الضبطية القضائية فى أول ميناء مصرى .

**٣- سلطة التوثيق** : منح المشرع ( م ٩٦ / ١بحرى ) للربان سلطة التوثيق على السفينة ، كوقائع الزواج والطلاق والبيع والشراء والتصديق على التوقيعات ، شأنه فى ذلك شأن الموثق بمصلحة الشهر العقارى .

وإذا حدثت ولادة أو وفاة أثناء السفر وجب على الربان إثبات هذه الوقائع فى دفتر الحوادث الرسمى للسفينة وإتباع الإجراءات المنصوص

عليها فى القوانين الخاصة بالأحوال المدنية . وعلى الربان فى حالة وفاة أحد الأشخاص الموجودين فى السفينة أن يقوم بالإشتراك مع أحدضباط السفينة بجرد أمتعة المتوفى والمحافظة عليها وتسليمها إلى السلطات الإدارية المختصة فى أول ميناء من موانى الجمهورية ( م ٩٧ / ١، ٢ بحرى ) .

**ثانيا : الوظائف الخاصة للربان**

يقوم الربان بوصفه ممثلا للربان بوظيفتين الأولى فنية والثانية تجارية.

**الوظيفة الفنية للربان :**

الربان هو الشخص المؤهل فنيا ليتولى قيادة السفينة ويكون مسئولا عنها[١]. وعلى ذلك قرر المشرع للربان وحده قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ( م ٩٣ / ١ بحرى ) وعليه فى هذا الشأن أن يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وأن يراعى كفاية المؤن وما يلزم السفينة خلال الرحلة البحرية ( م٩٣ / ٣ بحرى ) . ويجب على الربان أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الموانى أو المراسى أو الأنهارأو الخروج منها أو أثناء إجتياز الممرات البحرية ،وكذلك فى جميع الأحوال التى تعترض الملاحة عقبات خاصة ولو كان الربان ملزما بالإستعانة بمرشد (م٩٥بحرى )

ولا يجوز للربان أن يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون ( م ٩٤ / ١ بحرى ) . وفى حالة وفاة الربان أو غيابه أو وجود مانع آخر يقوم الضابط الذى يليه مباشرة فى الدرجة ( وهو كبير الضباط البحريين ) بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية ( م ٩٣ / ١ بحرى ) .

---

(١) راجع تعريف الربان الوارد فى المادة الأولى من القانون ٣٨ لسنة ١٩٨٢ بشأن المؤهلات واعداد الربابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن .

ولا يجوز للربان أن يغادر السفينةأو أن يأمر بتركها إلا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأى ضباطها ، وفى هذه الحالة يجب عليه إنقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع إذا تيسر ذلك ( م ٩٤ / ٢ بحرى )

ويتمتع الربان فى ممارسة وظيفته الفنية بإستقلال تام عن المجهز ، حيث لا يجوز للأخير أن يصدر أوامرتتعلق بالمسائل الفنية لقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، بل أنه من الواجب على الربان ، إذا أصدر المجهز أوأمرفى هذا الشأن ، أن يخالف هذه الأوامر أو التعليمات إذا كان من شأن إتباعها إلحاق الضرر بالسفينة أو الأشخاص الموجودين على ظهرها أو بالبضائع المشحونة عليها أو بالغير ، لأنه هو المسئول فنياعن قيادة السفينة [١]، ويجب عليه فى جميع الأحوال أن يراعى فى قيادة السفينة الأصول الفنية فى الملاحة البحرية والإتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والعرف البحرى والأحكام المعمول بهافى موانى الدولة التى توجد بها السفينة ( م ٩٣ / ٢ بحرى ) ومع ذلك يجب على الربان إتباع وعدم مخالفة خط سير الرحلة البحرية الذى حدده المجهز ، وذلك مالم تكن هناك ضرورة تقتضى مخالفته .

كما يجب على الربان أن يحتفظ فى السفينة بالدفاتر والوثائق التى الزمه القانون البحرى بإمساكها ،كدفتر الحوادث لرسمى ودفتر الآلات المحركة. كما يجب عليه تقديم التقرير البحرى خلال أربع وعشرين ساعة من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان الذى رست فيه إختيارا أو إضطررا متضمنا البيانات المحددة فى المادة١٠٣ ، ١٠٤ بحرى .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ،رقم ١٢٧.
(٢) راجع مسابق بشأن أوراق السفينة ، ص ٧٨.

**الوظيفة التجارية للربان :** تتمثل الوظيفة التجارية للربان فى إبرام العقود والقيام بالتصرفات اللازمة لإدارة السفينة وإستغلالها. وقد إعتبرالمشرع ( م٩٩ / ١ بحرى ) الربان نائبا قانونيا عن المجهز ، ويمثله أمام القضاء . وقد توسع فى تحديد نطاق هذه النيابة فجعلها يشمل جميع الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة . وعلى ذلك يكون من حق الربان تعيين البحارة وعزلهم وإصلاح السفينة وشراء المؤن وإبرام عقود النقل . فهذه التصرفات يقوم بها الربان بإسمه الخاص ولكن تعود آثارها القانونية مباشرة إلى المجهز . ولذلك أوجب المشرع ( ١٠٠ بحرى ) على الربان أن يتبع فيما يتعلق بوظائفه التجارية تعليمات المجهز وعليه أن يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة والشحنة.

ورغبة من المشرع فى حماية الغير الذى يتعامل مع الربان وهويعتمد على نيابته القانونية عن المجهز فى جميع الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة فقد قرر المشرع ( م ٩٩ / ١ بحرى ) أن كل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية،أى الشخص الذى لا يعلم بوجود هذه القيود التى فرضها المجهز على سلطات الربان . والأصل أن الغير لا يعلم بهذه القيود ، ومن ثم يقع عهبء إثبات سوء النية والعلم بوجود هذه القيود على عاتق المجهز الذى يتمسك بوجود هذه القيود فى مواجهة الغير .

**نطاق النيابة القانونية للربان عن المجهز :**[1]

قرر المشرع ( م ٩٩ / ٢ بحرى ) أنه " لا تثبت للربان صفة النائب القانونى عن المجهزإلا فى المكان الذى لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه ، ولا يحتج بوجود المجهز أووكيله قبل الغير إلا إذاكان هذا الغير يعلم ذلك ،

---

(١) راجع تفصيلاً : د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٢٣٣.

**ومع ذلك يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وبإستخدام البحارة وعزلهم فى المكان الذى يوجد به المجهز أو وكيل عنه ".**

يتضح من ذلك أنه **من ناحية أولى**. أن المشرع لا يعترف للربان بالنيابة القانونية عن المجهز إلا فى المكان الذى لا يوجد فيه هذا المجهز أو وكيل عنه، أى أنه كلما وجد المجهز أو وكيل عنه فى المكان الذى توجد فيه السفينة تسلب عن الربان صفة النائب القانونى . ولما كان هذا التحديد قد يؤدى إلى عرقلة عمل الربان وتسيير السفينة، فقد إعترف المشرع للربان ، رغم وجود المجهز أ وكيله فى المكان الذى توجد فيه السفينة ، بالنيابة القانونية التى تجيز له القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة وبالإصلاحات البسيطة وبإستخدام البحارة وعزلهم والحكمة من هذا الإستثناء أن هذه الأعمال تعتبر من الأعمال الدراجة وهى ضرورية لضمان حسن سير العمل وقيام الربان بوظائفه . ولكن المشرع ربط حق الربان فى القيام بهذه الأعمال فى المكان الذى يوجد فيه المجهز أو وكيله بأن تكون من الأعمال المعتادة وليست من الأعمال الغير معتادة ، وأن تكون متعلقة بالأوجه التى حددها المشرع ، وهى إدارة السفينة والإصلاحات البسيطة ، ودون الإصلاحات الكبيرة ، وبإستخدام البحارةوعزلهم.

**ومن ناحية ثانية** : آراد المشرع حماية الغير الذى يتعامل مع الربان فى المكان الذى يوجد فيه المجهز أو وكيله ولذلك إفترض فى هذا الغير حسن النية ، فأقام قرينة بسيطة تقضى بأن الأصل هوعدم علم الغير بوجود المجهز أو وكيله ، وبالتالى يكون على المجهز إذا أراد أن يتمسك فى مواجهة هذا الغير بعدم سريان تصرف الربان فى مواجهته ، لأنه قام بهذا

التصرف فى المكان الذى كان يوجد فيه المجهز أو وكيله [(١)] ، عبء إثبات علم هذا الغير بذلك ، أى بوجود المجهز أو وكيله . ونرى أن العلم فى هذا المجال هو العلم الحقيقى وليس القدرة على إمكان العلم .

**سلطات الربان فى حالة الضرورة المفاجئة أثناء الرحلة:**

**(١) الاقتراض بضمان السفينة والشحنة .**

أجاز المشرع (م ١٠٥ / ١بحرى ) للربان إذا طرأت ضرورة مفاجأة أثناء الرحلة أن يفترض بضمان السفينة وأجرتها ،فإذا لم يكف هذا الضمان (السفينة والأجرة ) لتغطية القرض جاز له الأقتراض بضمان شحنة السفينة أيضا ونظرا لخطورة هذا التصرف فقد حظر المشرع على الربان الأقتراض على هذا النحو إلا بعد الحصول على إذن من قاضى الأمور الوقتية بالجهة التى توجد بها السفينة ، إذا كانت السفينة موجودة فى جمهورية مصر العربية ، فإذا كانت السفينة بالخارج فإن الحصول على هذا الإذن يكون من القنصل المصرى فى البلد التى توجد فيها السفينة فإذا لم يوجد بهذه البلد قنصل مصرى ، يجوز للربان أن يحصل على الإذن بالإقتراض من السلطة القضائية المحلية فى البلد الأجنبى الذى توجد فيه السفينة .

**(٢) بيع البضائع المشحونة :**

أجاز المشرع ( م١٠٥ / ٢ بحرى ) للربان ، إذا لم يتيسر له الإقتراض على النحو السابق ، أن يبيع من البضائع المشحونة بمقدار المبلغ المطلوب . وذلك إذا طرأت ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة . ونظرالخطورة - هذا الإجراء

---

(١) يشترط فى هذه الحالة ألا يكون التصرف الذى قام به الربان من الأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة أو بالاصلاحات البسيطة أو باستخدام البحارة وعزلهم لأن هذه الأعمال يجوز للربان القيام بها فى المكان الذى يوجد فيه المجهز أو وكيله .

فقد إشترط المشرع على الربان أن يحصل على إذن بذلك قبل القيام بالبيع . ويصدر هذا الإذن كما هو الشأن بالنسبة للإذن بالإقتراض بضمان السفينة وشحنتها السابق ذكرها . ورغبة من المشرع فى حماية مصلحة أصحاب البضائع فقد ألزم الربان أو المجهز بمحاسبة أصحاب البضائع المبيعة على أساس السعر الجارى لبضائع من جنسها ونوعها فى الميناء المشحونة إليه وفى اليوم المتوقع وصولها فيه .

**حق الشاحنين فى الإعتراض على رهن أو بيع البضائع :**

أجاز المشرع ( م ١٠٥ / ٣ بحرى ) للشاحنين أو وكلائهم أن يعارضوا فى رهن البضائع أو بيعها ، تنفيذا لسلطة الربان فى الحالة التى تحدث فيها ضرورة مفاجئة أثناء الرحلة ،وأن يطلبوا تفريغ هذه البضائع . وحماية لمصلحة المجهز فقد إشترط المشرع ، لكى يحدث هذا الإعتراض أثره ، وبالتالى لا يتم رهن أو بيع البضائع، أن يقوم هؤلاء الشاحنين بأداء أجرة النقل كاملة .

**هل يجوز للربان بيع السفينة ؟**

طبقا للمادة ١٠٦ من قانون التجارة البحرى " لا يجوز للربان أن يبيع السفينة بغير تفويض خاص من مالكها " . وبذلك لا يدخل بيع السفينة ضمن نطاق النيابة القانونية للربان عن مجهز السفينة وإنما يجب الحصول على تفويض خاص من مالكها حتى يكون له سلطة إبرام عقد البيع .

## المطلب الثالث

## طبيعة العلاقة القانونية بين الربان والمجهز والشاحنين

### الربان نائب قانونى عن المجهز :

بموجب المادة ٩٩ / ١ من قانون التجارة البحرى الجديد ، التى تقررإعتبار " الربان النائب القانونى عن المجهز ويمثله أمام القضاء وبذلك "يعتبر المشرع قد وضع حدا للخلاف الذى ثار فى ظل القانون البحرى القديم حول الطبيعة القانونية للعلاقة التى تربط بين الربان والمجهز وما إذا كانت علاقة عمل أم علاقة وكالة أم نيابة قانونية .

ويعتبر الربان نائب قانونى عن المجهز رغم أن العلاقة التى تربط المجهز بالربان هى علاقة عقديه حيث يختص المجهز بتعيين الربان وعزله . ويرى الفقه أن هذا العقد الذى يبرم بين المجهز والربان يعتبر بمثابة عمل قانونى شرطى acte conditionأى يعتبر شرط لتطبيق النظام القانونى الذى وضعه المشرع لتنظيم وظيفة الربان [١].

### الربان ممثل قانونى عن الشاحنين [٢]

تفرض بعض النصوص فى قانون التجارة البحرى على الربان القيام ببعض الأعمال التى يحافظ بها على مصلحة الشاحنين . فمثلا المادة ١٠٧ / ٢ بحرى توجب على الربان إذا تعذر إصلاح السفينة ، التى تعطلت أثناء السفر ، فى مدة معقولة ، أن يستأجر سفينة أ و أكثر بمصاريف من قبله

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٢٩ ، ص ٣١١ ، د/ مصطفي طه ، المرجع السابق ، رقم ٢١٦ ، ص ١٦٩.

(٢) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢١٧.

لنقل البضائع إلى المكان المعين دون أن تستحق زيادة فى الأجرة . كما توجب المادة ١٠٨ / ١ على الربان أن يتخذ الإجراءات الضرورية التى تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوى الحقوق على الشحنة ، وكذلك المادة ١٠٨ / ١ بحرى التى تفرض عليه فى أحوال الضرورة أن يقوم بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الأوراح والمحافظة على السفينة والشحنة . وهذا بالإضافة إلى ما تفرضه المادة ٩٤ / ٢ بحرى فى حالة مغادرة السفينة بسبب وقوع خطر محقق من ضرورة إنقاذ النقود وأوراق السفينة وثمن البضائع إذا تيسر ذلك .

أمام كل هذه الأعمال التى يقوم بها الربان لمصلحة الشاحنين ثار التساؤل عن طبيعة العلاقة التى تربط الربان بهؤلاء الشاحنين وبالتالى تخوله أو تفرض عليه القيام بهذه الأعمال ، هل يعتبر الربان مثلا للشاحنين ووكيلاعنهم فى رعاية مصالحهم ،أم أنه يعتبر مجرد فضولى يقوم بهذه الأعمال لمصلحة الشاحنين أصحاب العمل والمصلحة .ولكن الرأى الراجح هو إعتبار الربان ممثلا أو نائبا قانونيا للشاحنين كما هو الشأن بالنسبة للمجهز[١]، لأن الربان فى الحالتين يستمد سلطاته ويقوم بهذه الأعمال تنفيذا لنصوص القانون التى تولت تنظيم وظيفة الربان .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٠ ، ص ٣١٣.

## المطلب الرابع

## مسـئولية الربـان

يسأل الربان عن الأخطاء التى تقع منه أثناء تأديته لوظيفته أو بسببها مسئولية مدنية ومسئولية جنائية ومسئولية تأديبية .

***المسئولية المدنية للربان :***

طبقا للمادة ١٠٨ / ٣ من قانون التجارةالبحرية ، يكون الربان مسئولا عن أخطائه ولو كانت يسيرة . والأخطاء المقصودة فى هذا الشأن هى الأخطاء الشخصية التى تقع من الربان أثناء قيامه بأى وظيفة من وظائفه . ولا يسأل الربان عن الأخطاء التى تقع من ر جال الطاقم ، لأنهم تابعين للمجهز ، وذلك مالم تكن هذه الأخطاء راجعة إلى خطأ شخصى من الربان ، كالخطاء فى إختيار بحارة غير مؤهلين أو الخطأ أو التقصير فى الإشراف والرقابة عليهم أثناء الرحلة .

ومسئولية الربان عن أخطائه تجاه المجهز مسئولية تعاقدية أما مسئوليته عن أخطائه التى تسبب أضرار للغير فهى مسئولية تقصيريه . وفى جميع الحالات يجوز للربان أن يتمسك فى مواجهة صاحب الحق فى التعويض بتحديد مسئوليته وينطبق فى هذا الشأن ذات القواعد المقررة بالنسبة لتحديد مالك السفينة .

***المسئولية الجنائية والتأديبية للربان :***

إذا وقع من الربان أثناء أو بسبب عمله ما يمكن إعتباره جريمة فإنه يعاقب على ذلك جنائيا طبقا لقواعد قانون العقوبات أو أى قانون آخر، أما إذا لم يكن الفعل معاقب عليه فى أى قانون آخر فإن المشرع قد تناول فى

القانون ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن الأخطاء والعقوبات المقررة لها إذا وقعت عن الربان ، فنصت المادة السادسة منه على أنه " مع عدم الإخلال بأية عقوبة أشد ينص عليها هذا القانون أو أى قانون آخر يعاقب تأديبيا بأحد الجزاءات الآتية:

كل ربان أو فرد من طاقم السفينة إرتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الأرواح أو الأموال أو كان من شأنه أن يؤدى إلى إحتمال وقوع مثل هذا الحادث :

(أ) الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر .

(ب) تأخير الأقدمية .

(جـ) تأخير الأقدمية وتزيل الدرجة » .

ويختص بتوقيع هذه الجزاءات التأديبية مجلس تأديب مشكل على نحو خاص ويحاكم الربان أمامه وفقا لإجراءات خاصة نظمتها المادة ٧ وما بعدها من القانون سالف الذكر .

## المبحث الثانى
## البحــــــارة

**تمهيد وتقسيم:**

طبقا للمادة ١٠٩ / ١ من قانون التجارة البحرى يقصد بالبحار كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى ،ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز . يتضح من ذلك أن المشرع يضفى صفة البحار على كل شخص يرتبط بعقد عمل بحرى بغض النظر عن طبيعة عمله على ظهر السفينة . وعلى ذلك يعتبر بحارا ربان السفينة وضباط الملاحة البحرية والمهندسين البحريين وضباط اللاسلكى والأطباء والضباط الإداريين ، وكذلك الأشخاص الذين يقومون بمساعدتهم كالميكانيكيين والملاحظين ، كما يشمل مصطلح بحار الأشخاص الذين يقومون بالخدمة العامة على ظهرالسفينة كالكتبة والمخزنجية والوقادين والسفرجية والطباخين والعمال وغيرهم ممن يرتبطون بعقد للعمل فى السفينة .

ولما كان لفظ البحاره يشمل كثير من الأشخاص الذين يجمعهم مكان واحد ، هو السفينة ويربطهم بالمجهز رباط قانونى متشابه هو عقد العمل فإننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول فى الأول الشروط العامة التى يجب توافرها فى البحاره وتخصص الثانى لدراسة عقد العمل البحرى.

## المطلب الأول

## الشروط العامة الواجب توافرها فى البحاره

**(١) ضرورة مراعاة القواعد الخاصة بالمؤهلات والكفاية الفنية .**

ترك المشرع ( م ١٠٩ / ١ بحرى )للقوانين واللوائح الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والأعراف البحرية تحديد المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين وعدد البحارة الذين يجب وجودهم على السفينة والمؤهلات والشروط الواجب توافرها فيهم .

ونظرا لتعدد الأشخاص الذين ينطبق عليهم وصف البحارة ، وإختلاف الدور الذى يؤديه كل منهم على ظهر السفينة خلال الرحلة البحرية ، حيث يوجد منهم من هو على رأس السلطة فى السفينة ، وبالتالى فهو القائد الذى يُصدر أوامره إلى الجميع فيخضعون لها سمعا وطاعة ، ويأتى فى مقدمة هؤلاء الربان ثم ضباط الملاحة والمهندسين البحريين [(١)]. ونظر لأهمية وخطورة العمل الذى يقوم به هؤلاء الأشخاص فقد إشترط المشرع تأهليهم بدراسات وشهادات خاصة تتناسب مع العمل الذى سيسند إليهم فى السفينة [(٢)]. وقد حدد القانون رقم٣٨ لسنة ١٩٨٢ والقرارات المكمله

---

(١) طبقاً للمادة الأولى من ق ٣٨ لسنة ١٩٨٢ ، يقصد بالربان : أى شخص موهل فنيا لتولى قيادة السفينة ويكون مسئولاً عنها . أما ضابط الملاحة فهو الشخص المؤهل فنيا للقيام بنوبة الملاحظة ويتولى تسيير السفينة أو مناوراتها خلال تلك النوبة . ويتولى كبير الضباط قيادة السفينة فى حالة عدم قدرة الربان على القيام بمسئولياته ، لأنه هو الذى يليه مباشرة فى الرتبة . ويقصد بالمهندس البحرى : الشخص المؤهل فنيا لتولى تشغيل وصيانة الآلات المحركة بالسفينة ويكون مسئولا عنها خلال نوبة الملاحظة .

(٢) طبقا للمادة الثالثة تنقسم الشهادات البحرية إلى أربعة أنواع ( أ ) شهادات قسم السطح : وتشمل شهادة ربان وشهادة ضابط أول ملاحة وشهادة ضابط ثان ملاحة وشهادة ضابط ثالث ملاحة ( ب ) شهادات قسم الآلات ، وتشمل : شهادة كبير مهندسين بحريين وشهادة ==

له [١] المؤهلات وأعداد الربابنه وضباط الملاحة والمهندسين البحريين على السفن . بما فى ذلك الإمتحانات والدراسات التى يخضع لها هؤلاء قبل منحهم المؤهلات المطلوبة .

ونظرا للظروف الخاصة التى تتم خلالها الملاحة البحرية فقد إشترط المشرع لحصول السفينة على الجنسية المصرية توافر عدد كاف من البحارة على ظهرها وأن تكون نسبة كبيرة منهم من المصريين [٢].

**جواز السفر البحرى للمصريين :**

طبقا للمادة ١١٠ من قانون التجارة البحرى الجديد لا يجوز لمن يتمتعون بالجنسية المصرية أن يقوموا بأى عمل فى السفن التى تبحر خارج المياة الإقليمية إلا بعد الحصول على جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة . وتسرى على الجواز المذكور الأحكام المنصوص عليها فى القوانين والقرارات الخاصة بذلك .

---

== مهندس ثان بحري وشهادة مهندس ثالث بحرى . (جـ ) شهادة ربان ممتاز ) ( د ) شهادة كبير مهندسين بحريين ممتاز .

وقد حدد المشرع فى المادة الخامسة من القانون سالف الذكر الوظائف التى تخولها هذه الشهادات لحامليها على ظهر السفينة فمثلاً شهادة ربان ، تخول حاملها قيادة السفن من أية حمولة ومن أى نوع وفى أية رحلة ، وشهادة ضابط أول ملاحة تخوله العمل ككبير ضباط فى السفن التى تقوم برحلات أعالى بحار ، وكذلك قيادة سفن ذات حمولات محددة خلال رحلات معينة .

(١) قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٦٨ لسنة ١٩٨٢ ( نقل بحر ) .

قرار وزير النقل والمواقلات والنقل البحرى رقم ٦٩ لسنة ١٩٨٢ ( نقل بحرى ) .

قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٣ ( نقل بحرى ) .

قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ٥١ لسنة ١٩٨٣ ( نقل بحرى ) .

(٢) راجع ماسبق بشأن الطاقم الوطنى ، ص ٦٥ ومابعدها .

وقد صدر القانون ٣٢ لسنة ١٩٦١ فى شأن الجواز البحرى لينظم كيفية وشروط حصول الأشخاص الراغبين فى مزاولة العمل فى السفن التى تتعدى ملاحتها المياة الإقليمية المصرية على جواز السفر البحرى . وصدر فى هذا الشأن أيضا قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى رقم ١١٤ لسنة ١٩٨٣ ( نقل بحرى ) .

ويصدر الجواز البحرى بناء على طلب يقدم إلى إدارة التفتيش البحرى بالإسكندرية أو أحد فروعه بالموانى الأخرى . ويرفق بالطلب مجموعة من المستندات حددتها المادة (٢) من القرار الوزارى سالف الذكر . ويشترط لصدور الجواز أن يكون الطالب مستوفيا لشروط اللياقة الصحية المقررة ( م ٤ من القرار سالف الذكر ) . ومدة سريان الجواز البحرى خمس سنوات من تاريخ صدوره ( م ٦ المعدلة بالقرار الوزارى رقم ٣١ لسنة ١٩٨٥ ) . وينحصر الغرض منه فى العمل على السفن التجارية وليس لأى غرض آخر ( م ١ من القرار الوزارى ١١٤ لسنة ١٩٨٣ ) .

***الترخيص بالعمل البحرى :***

حظرت المادة ١١١ من قانون التجارة البحرى الجديد على أى شخص أن يقوم بالعمل على سفينة مصرية إلا بعد الحصول على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة ، وفقا للقوانين والقرارات الخاصة بذلك .

كما خظرت المادة١١٢ / ١ من القانون سالف الذكر على الأجنبى أن يعمل فى سفينة ، سواء مصرية أو أجنبية ، تقوم بالملاحة الساحلية أو بالقطر أو بالإرشاد فى الموانى المصرية إلا بترخيص من الإدارة البحرية المختصة .

## المطلب الثانى

## عقد العمل البحرى

نتناول أولاً تعريف عقد العمل البحرى وتنظيمه القانونى ، ثم أركان عقد العمل واثباته ، وبعد ذلك نتناول الآثار القانونية التى يرتبها عقد العمل، وأخيراً نحدد الأسباب التي ينقضى بها عقد العمل .

### اولاً

### تعريف عقد العمل البحرى وتنظيمه القانونى

**تعريف عقد العمل البحرى :**

عرفت المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرى الجديد عقد العمل البحرى بأنه " هو العقد الذى يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان " .

يتضح من ذلك أن المشرع يربط بين الصفة البحرية لعقد العمل وبين التزام الشخص بالعمل فى السفينة ، وهذا يعنى أن عقد العمل لايعتبر بحرياً إذا التزم الشخص بالعمل تحت إشراف المجهز ولكن على البر . كما لايعتبر عقد العمل بحريا إذا التزم الشخص بالعمل فى منشأة بحرية لا يتوافر لها وصف السفينة كالأشخاص الذين يعملون فى المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانى ولا يتوافر لها وصف السفينة ، وذلك على أساس أن السفينة هى كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل فى الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى الربح .

وإذا التزم الشخص بالعمل فى السفينة فإن عقد العمل يكون بحريا

بصرف النظر عن طبيعة العمل الذى يؤديه هذا الشخص وأهميته أو صلته بالملاحة البحرية وادارة السفينة . وعلي ذلك يخضع للقواعد المنظمة لعقد العمل البحرى جميع الأشخاص الذين يعملون على ظهر السفينة تحت إشراف المجهز أو الربان إبتداءاً من ضباط الملاحة والمهندسين البحريين حتى عمال المطعم والغرف . كما يعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز ( م ١/١٠٩ بحرى جديد ).

ولما كان المشرع قد ربط بين الصفة البحرية لعقد العمل وبين التزام الشخص بالعمل فى سفينة مقابل أجر ، فإنه لايخضع للقواعد المنظمة لعقد العمل البحرى العلماء والباحثين الذين يعملون على سفن البحث العلمى والجنود والضباط الذين يعملون على سفن البحث العلمي والجنود والضباط الذين يعملون على السفن الحربية . وفي المقابل تسرى القواعد المنظمة لعقد العمل البحرى على الأشخاص الذين يلتزمون بالعمل فى سفينة مقابل أجر ولو لم تكن هذه السفينة تهدف إلى الربح من وراء قيامها بالملاحة البحرية ، كسفن الصيد وسفن النزهة ، وذلك مع مراعاة مانصت عليه المادة ٢/١١٤من قانون التجارة البحرى الجديد التي تقرر أنه لاتسرى أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى هذا القانون على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً .

*النصوص القانونية التي تنطبق على عقد العمل البحرى :*

نظم قانون التجارة البحري القديم عقد العمل البحرى ضمن أحكام الفصل الخامس الذى خصصه لاستخدام ضباط السفينة وملاحيها وأجرهم ، وقد تدخل المشرع لتطوير القواعد التي يخضع لها عقد العمل البحرى ، وذلك بموجب القانون رقم ١٨٥ سنة ١٩٥٩ ، ولكن هذا القانون لم يضع تنظيما شاملاً لعلاقات العمل البحرية وإنما اقتصر على تنظيم عقد العمل

البحرى الفردى ، مع اللجوء إلى الأحكام الواردة فى القانون المدنى . وكافة التشريعات الخاصة التي تتعلق بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد به نص وبالقدر الذى لا تتعارض فيه صراحة أو ضمنا مع أحكام القانون سالف الذكر والقرارات الصادرة تنفيذاً له ( م ٦ من ق ١٥٨٠ لسنة ١٩٥٩ ) .

هذا وقد تضمن الفصل الثالث من الباب الثانى من قانون التجارة البحرى الجديد القواعد الخاصة بعقد العمل البحرى فى المواد من ١١٣ إلى ١٣٦ منه .

وقد نصت المادة ١١٣ بحرى جديد على أنه ؛ تسرى على عقد العمل البحرى الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية فيما لم يرد في شأنه نص فى هذا القانون .

ولا تسرى أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى هذا القانون على الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طناً " .

يتضح من ذلك أن المشرع لم يضع في القانون البحرى الجديد تنظيما شاملاً لعلاقات العمل البحرية وإنما وضع بعض القواعد الخاصة بعقد العمل البحرى وأحال لتكملة النقص فيها إلى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات التي تنطبق على عقد العمل البرى .

وقد استثنى المشرع فى النص السابق من الخضوع لأحكام عقد العمل البحرى الأشخاص الذين يعملون فى سفن بحرية تقل حمولتها الكلية عن عشرين طنا[1]. وهؤلاء الأشخاص كان من المقرر خضوعهم لأحكام عقد

(١) كانت المادة (٢)من قانون ١٥٨ لسنة ١٩٥٩ تقرر عدم سريان أحكام عقد العمل البحرى على الأشخاص الذين يعملون فى السفن التجارية البحرية التي تقل حمولتها عن خمسائة طن.

العمل البحرى لولا وجود هذا النص .وقد جاء تبريراً لذلك فى المذكرة الايضاحية لمشروع القانون أنه " من يعمل على مثل هذه السفن يكون عادة مالكا لها أو شريكا فى ملكيتها وقلما يستخدم عمال بحريين ، وإذا استخدمهم فالغالب أن يكونوا من فئة الصبيان " . ونرى مع الفقه (١) أن استثناء عقد العمل الذى يرتبط به هؤلاء الأشخاص مع المجهز أو الربان من الخضوع لأحكام عقد العمل البحرى ، وبالتالى خضوعه لأحكام عقد العمل البرى ، فيه مجافاة للعدالة لأنه يفرق بين الأشخاص رغم عملهم فى ظروف متشابهة ، وإذا كان الواقع ينطق بأن الظروف والمخاطر التي تتعرض لها السفن التى تزيد حمولتها عن عشرين طن أكبر مما تتعرض له السفن ذات الحمولة الاقل من ذلك ، فإن المنطق والعدالة تقتضى أن يوضع لهؤلاء الأشخاص قواعد خاصة ، فى إطار عقد العمل البحرى ، ولا يوضعون مع العمال أصحاب عقد العمل البرى فى ذات الكفة رغم تغير الظروف التي يؤدى فيها كل منهم عمله . هذا بالاضافة إلى أن التبرير الذى جاء بالمذكرة الايضاحية لايمكن قبوله كمبرر لهذا الاستثناء ، لأنه يفترض أن من يعمل على هذه السفن هم مالكوها أو شركاء فيها ، ولكن عدالة التشريع وحماية مصالح الأفراد تقتضى أن توضع قواعد خاصة للفرض العكسى الذى يستعين فيه المالك بعمال يبرم معهم عقد يلتزمون بمقتضاه بأداء عملهم مقابل أجر على ظهر السفينة .

***الطبيعة القانونية للقواعد المنظمة لعقد العمل البحرى :***

تنص المادة ١٣٦ من قانون التجارة البحرى الجديد على أنه " يعاقب

---

(١) راجع : د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٢٦ ص ١٧٧ ، د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ص ٢٧٢.

بغرامة لاتقل عن خمسمائة جنيه ولاتزيد على ألفى جنيه رب العمل الذى يخالف أحكام هذا الفصل مع عدم الاخلال بأية عقوبة أشد تنص عليها القوانين الأخرى ، وتتعدد العقوبة بتعدد من وقعت فى شأنهم الجريمة".

لما كان المشرع قد فرض على رب العمل الذى يخالف أحكام عقد العمل البحرى الواردة فى الفصل الثالث من الباب الثانى من قانون التجارة البحرى الجديد ، جزاءاً معيناً ، فقد استقر الفقه [1] على أن هذه القواعد تعتبر من القواعد الآمرة التي تتعلق بالنظام العام ، ومن ثم لايجوز الاتفاق على مايخالفها ، ويقع باطلاً بطلاناً مطلقاً كل اتفاق يخالف ماتضمنته نصوص هذا الفصل من أحكام . ويبدو ذلك مبرراً برغبة المشرع فى حماية الأشخاص الذين يرتبطون بعقد عمل بحرى ، وهم البحارة ، باعتبارهم طبقة تقوم بأعمال فى ظروف صعبة ويتعرضون لمخاطر كبيرة ناشئة عن الظروف الخاصة التى تتم خلالها الملاحة البحرية .

## ثانياً

## أركان عقد العمل البحرى واثباته

### أركان عقد العمل البحرى

عقد العمل البحرى يجب لكى ينعقد صحيحاً أن تتوافر له الأركان العامة فى أى عقد من العقود وهى الايجاب والقبول الصحيحين الخاليين من العيوب والصادرين عن ذى أهلية معتبرة فى نظر القانون . هذا فضلاً عن توافر السبب المشروع والمحل الممكن والمشروع أيضاً .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٦ ، ص ٣٢٣ ، د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٢٦ ص ١٧٧، د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٢٥٨.

ولما كانت الملاحة البحرية تتم فى ظروف خاصة ، وقد اشترط المشرع فى البحارة توافر مؤهلات معينة تتناسب مع العمل الذى يتعاقد كل منهم على القيام به ، فإنه يجب لكى يتم عقد العمل البحرى صحيحاً أن تتوافر في البحار ماتشترطه القوانين واللوائح والاتفاقيات الدولية النافذة فى جمهورية مصر العربية والاعراف البحرية بشأن الشهادات والتأهيل الواجب للعمل المتفق عليه ( م ٢/١٠٩ بحرى ) فإذا كان العمل المتفق عليه هو وظيفة ربان فيجب أن يكون الشخص حاصلاً على شهادة ربان أو شهادة ضابط ملاحة بحرية تؤهله لقيادة السفينة التى يلتزم بقيادتها تبعا لنوع الرحلة وحمولة السفينة ، وكذلك الأمر بالنسبة للمهندسين البحريين وغيرهم ممن يشترط القانون حصولهم على مؤهلات معينة لشغل وظائفهم .

ويجب كذلك فى الشخص الذى يتعاقد على العمل فى سفينة مصرية أن يكون حاصلاً على ترخيص من الجهة الإدارية المختصة وفقاً للقوانين واللوائح المعمول بها فى مصر ( م ١/١١١ بحري ) .

وكذلك إذا كان الشخص مصرياً ويرغب فى التعاقد على العمل فى السفن التي تبحر خارج المياه الاقليمية فإنه يجب عليه أن يحصل علي جواز بحرى من الإدارة البحرية المختصة ( م ١/١١٠ بحرى ) .

ولما كانت الأحكام المنظمة لعقد العمل البحرى هى من القواعد الآمرة المتعلقة بالنظام العام فإن العقد الذى يبرم بالمخالفة لها يكون باطلاً بطلاناً مطلقاً ، ويتعرض رب العمل للعقوبة المقررة فى المادة ١٣٦ من قانون البحارة البحرى الجديد.

**إثبات عقد العمل البحرى :**

تقضى المادة ١١٥ من قانون التجارة البحرى الجديد بأنه " لايثبت عقد العمل البحرى إلا بالكتابة ، ومع ذلك يجوز للبحار وحده إثباته بجميع طرق الاثبات " .

يتضح من ذلك أن كتابة عقد العمل البحرى ليست ركنا من أركانه ، وإنما هى وسيلة لاثباته فقط ، ومن ثم لايترتب على عدم كتابة العقد بطلانه، وإنما لايجوز لرب العمل اثبات وجود عقد العمل وشروطه إلا بالكتابة . ولما كانت كتابة عقد العمل واجب على رب العمل فإنه يتعرض للعقوبة المقررة فى المادة ١٣٦ من القانون سالف الذكر إذا إمتنع عن كتابة العقد ، لأن ذلك يعتبر مخالفة لأحكام عقد العمل البحرى المقررة فى هذا القانون(١).

ورعاية من المشرع لمصلحة البحار فقد أجاز له وحده إثبات عقد العمل البحرى بجميع طرق الاثبات . ومن الجدير بالذكر أن ورثة البحار يستفيدون أيضاً من هذا الحق فى الإثبات الحر لعقد العمل البحرى .

**تحرير عقد العمل البحرى وإيداعه**

لم يضع المشرع نموذجاً محدداً لعقد العمل البحرى يلتزم رب العمل بكتابة العقد طبقاً له ، وإنما يجوز كتابة العقد بأى صيغة يرضى عنها طرفيه وتراعى فيها القواعد التي وضعها المشرع فى هذا الشأن . وفى جميع الأحوال أوجب المشرع ( م ٢/١١٦ بحرى جديد ) . أن يبين فى العقد تاريخ ومكان ابرامه ومدته واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذى

---

(١) راجع : د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٨ ، ص ٣٢٤.

يلتزم بأدائه وأجرة البحار وكيفية تحديدها ورقم وتاريخ ومكان إصدار جواز السفر البحرى والترخيص البحرى ، فإذا كان العقد بالرحلة وجب أن يبين فيه تاريخ السفر والميناء الذى تبدأ منه الرحلة والميناء الذى تنتهى فيه .

وأوجب المشرع ( م ١/١١٦ بحرى جديد ) أن يحرر عقد العمل البحرى من ثلاث نسخ ، يتم تسليم إحداها لرب العمل وتودع الثانية بالادارة البحرية المختصة ( ادارة التفتيش البحرى ) وتسلم الثالثة إلى البحار إلا إذا كان العقد مشتركا ، أى يضم أكثر من بحار ، فإنه يحتفظ رب العمل بهذه النسخة الأخيرة ، وفى هذه الحالة يجوز لكل واحد من البحارة أن يحصل على مستخرج بما يخصه فى هذه النسخة من بيانات .

وإذا كان البحار قد أودع لدى رب العمل أوراقاً . كالشهادات والتراخيص التي توهله للقيام بالعمل المتفق عليه ، فقد أوجب المشرع ( م ٣/١١٦ بحرى جديد ) على رب العمل أن يسلم البحار إيصالاً بهذه الأوراق التى أودعها لديه .

## ثالثاً

### *الآثار القانونية التى يرتبها عقد العمل البحرى*

كما هو الشأن بالنسبة لكافة العقود ، فإن عقد العمل البحرى يرتب آثاراً بالنسبة لطرفيه تتمثل فى حقوق والتزامات متبادلة ، حيث يعتبر كل حق لأحد الطرفين بمثابة التزام على الطرف الآخر . وسنتناول أولاً التزامات البحار ، ثم التزامات رب العمل .

**التزامات البحار : الالتزام بأداء العمل – وطاعة الأوامر :**

أوجب المشرع ( م ١/١١٧ بحرى جديد ) على البحار القيام بالعمل

المتفق عليه فى عقد العمل وطبقا لما يقضى به العرف البحرى . وعلى البحار أن يبذل فى أداء عمله عناية البحار المعتاد [١] الذى يوجد فى نفس وظيفته . كما يجب على البحار اطاعة أوامر روسائه فيما يتعلق بأداء عمله وخدمة السفينة بما يضمن سلامة الرحلة البحرية ، وهذا يفرض عليه عدم مغادرة السفينة إلا باذن من رؤسائه .

وإذا أخل البحار أو قصر فى أداء العمل المتفق عله فإن ذلك يعرضه للجزاء التأديبى طبقا للقانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٦٠ بشأن الأمن والنظام والتأديب فى السفن . هذا بالإضافة إلى إمكان عزله والرجوع عليه بالتعويض إذا إمتنع عن القيام بعمله وترتب على ذلك ضرر للمجهز أو الغير [٢].

ولايجوز تكليف البحار بأداء أعمال إضافية أو غير المتفق عليها فى العقد أو يقضى بها العرف ، وذلك مالم تكن هناك ضرورة أو خطر يقتضى قيامه بذلك . وقد الزم المشرع ( م ٢/١١٧ بحري جديد )البحار فى حالة تعرض السفينة للخطر أن يعمل على انقاذ السفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة ، ولكن نظراً للأن حسن إتمام الرحلة البحرية قد يقتضى من البحار القيام أعمال إضافية ، وتشجيعاً من المشرع للبحارة لكى يقوموا بهذه الأعمال بالعناية الواجبة التي تتلائم مع ظروف الحال ، فقد قرر فى المادة سالفة الذكر ، للبحار الحق فى الحصول علي مكافأة عن العمل الاضافى الذى قام به . وحماية للبحار فى الحصول على مكافأة عن العمل الاضافى الذى قام به ، وحماية لحقوق البحار إشترط المشرع ألا تقل

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٩ ص ٣٢٥.

(٢) راجع د. مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٣١ ، ص ١٧٩ ، د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٣٩ ، ص ٣٢٥.

هذه المكافأة عن الأجر المقابل للساعات التي استغرقها هذا العمل ولكن يمكن أن تزيد عن هذا الأجر.

ولما كان البحار يؤدى عمله مقابل أجر فإنه يجب عليه ألا يحصل علي مبالغ أخرى بطريقة غير مشروعة عن طريق شحن بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص بدون إذن من رب العمل ، وعلى ذلك حظر المشرع ( م ١١٨ بحرى جديد ) على الربان أو أى واحد من البحارة أن يقوم بشحن بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص إلا باذن من رب العمل ، فإذا خالف الربان أو أحد البحارة هذا الخطر فإنه يلتزم بأن يدفع لرب العمل أجرة نقل البضائع التي شحنة ويضاف إليها مبلغ يعادل هذه الأجرة . ويعتبر ذلك تعويض قانونى للمجهز عن إخلال البحار بالتزامه . هذا بالاضافة إلى أن المشرع منح الربان الحق فى أن يأمر بالقاء هذه البضائع فى البحر ، وذلك فى حالتين : **الأولى** : إذا كان وجود هذه البضائع على ظهر السفينة يهدد سلامة السفينة أو الأشخاص الموجودين عليها أو شحنة السفينة .**والثانية** : إذا كانت هذه البضائع تستلزم أداء غرامات أو نفقات .

***التزامات رب العمل ( المجهز )***

**( ١ ) الالتزام بدفع الأجر :**

يعتبر التزام المجهز بدفع الأجر من الالتزامات الأساسية التى يرتبها عقد العمل . ويلتزم رب العمل بأداء أجور البحارة فى الزمان والمكان المعينين فى العقد أو اللذين يقضى بهما العرف البحرى ( م ١/١١٩ بحرى جديد ) . وحماية لمصلحة البحارة فقد قرر المشرع ( م ٢/١١٩ بحري جديد ) أن يكون تعيين الحد الأدنى لأجور ومرتبات البحارة بالسفن المصرية ، كما

يكون تعيين علاواتهم وبدلاتهم ومكافآتهم وكيفية أدائهما وترقياتهم وأجازاتهم بقرار من الوزير المختص [1].

ونظراً للظروف التي تتم خلالها الرحلة البحرية فقد قرر المشرع ( م ١٢٠ بحري جديد ) بدل إغتراب يضاف إلى أجر البحار أثناء السفر ، وهذا البدل يمثل نسبة من أجر البحار يعين حدها الأدنى بقرار من الوزير المختص.

واستمراراً لسياسة المشرع فى رعاية العمال فقد قرر ( م ١٢٤ بحرى جديد ) أنه لايجوز الحجز على أجر البحار أو النزول عنه إلا فى الحدود المبينة فى قوانين العمل . هذا وقد قرر المشرع للديون الناشئة عن عقد العمل إمتيازاً من الدرجة الثالثة علي السفينة وأجرة النقل عن الرحلات البحرية التي تمت خلال سريان عقد العمل [2].

**أثر تغير الظروف فى حالة تعيين الأجر بالرحلة**

إذا كان أجر البحار معيناً بالرحلة فإنه قد تحدث ظروف معينة تؤثر فى استحقاقه للأجر كتأخير الرحلة أو اطالتها أو وفاة البحار ولما كان البحار يعتمد فى معيشته على الأجر الذى يحصل عليه فقد كان من الضرورى أن يتدخل المشرع بقواعد آمرة ليواجه هذه الظروف المتوقعة ويضع حلاً عادلاً يحمي به مصلحة البحار . ولذلك قرر ( م ١٢١ بحري جديد ) أنه إذا كان

---

(١) وقد صدر فى هذا الشأن قرار وزير النقل والمواصلات أرقام : ٣٧ لسنة ١٩٧٨ بشأن نظام أجور العاملين بالسفن التجارية بقطاع النقل البحرى ، ١٠٤ لسنة ١٩٨٤ بشأن الأجازة السنوية للبحارة ( المعدل بالقرار رقم ١١٨ لسنة ١٩٨٤ والجدول المرفق به ) ، والقرار ١٠٦ لسنة ١٩٨٥ و ١٢٩ لسنة ١٩٨٦ باضافة رتب جديدة .

(٢) راجع ماسبق بشأن حقوق الامتياز على السفينة ، ص ١٣٧.

الأجر معيناً بالرحلة فلا يجوز تخفيضه فى حالة تقصير السفر بفعل المجهز أو الربان . أما إذا نشأ عن الفعل المذكور إطالة السفر أو تأجيله فيزداد الأجر بنسبة امتداد المدة ، ولا يسرى هذا الحكم الأخير على الربان إذا كان تأجيل السفر أو إطالته ناشئاً عن خطئه .

وقد قرر المشرع ( م ١/١٣٤ بحري جديد ) أنه إذا غرقت السفينة أو صودرت أو عقدت أو أصبحت غير صالحة للمالحة جاز للمحكمة أن تأمر باعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن مالحق السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

وفى حالة وفاة البحار قرر المشرع ( م ١٢٢ بحرى جديد ) أنه إذا كان البحار معيناً بالرحلة فى الذهاب وحده ، التزم رب العمل بأداء كامل أجره إذا توفي بعد بدء السفر . وإذا كان البحار معينا للذهاب والإياب معا التزم رب العمل بأداء نصف أجره إذا توفى أثناء الذهاب أو فى ميناء الوصول ، ويلتزم بأداء كامل الأجر إذا توفى البحار أثناء الاياب .، واذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه فى بلده أيا كان سبب الوفاة .

وفى هذه الحالة يجب على رب العمل أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة ( م ١٢٨ بحرى جديد ) .

وقد قرر المشرع ( م ١٣١ بحري جديد ) أنه إذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها إستحق ورثته مبلغا يعادل أجر ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معيناً بالرحلة وذلك فضلاً

عن التعويضات والمكافآت التي يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية .

**سُلفة البحارة**

نظراً للظروف الاجتماعية للبحارة ، حيث يترك أسرته والمكلف برعايتهم لفترة قد تطول ، فقد قرر المشرع ( م ١٣٣ بحري جديد ) أنه إذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لاتجاوز ربع أجره الأصلى ، ويذكر بيان عن السلفة فى دفتر البحارة أو فتر الحوادث الرسمى حسب الأحوال ويوقعه الربان .

ويجوز بتفويض من البحار أداء السلفة لزوجته أو أولاده أو أصوله أو فروعه وكذلك الأشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الإنفاق عليهم .

وتقديراً من المشرع لأن هذه السلفة يتم إنفاقها علي معيشة أسرة البحار فقد قرر ، فى الفقرة الأخيرة من المادة سالفة الذكر ، أنه لايجوز استرداد هذه السلفة فى حالة الغاء عقد العمل لأى سبب كان ولو وجد اتفاق على الاسترداد . أى أن أى إتفاق على خلاف ماتقضى به هذه الفقرة يعتبر باطلاً بطلانا مطلقاً .

**( ٢ ) الالتزام بغذاء البحار وإقامته :**

نظرا للظروف التى تتم خلالها الرحلة البحرية فقد ألقى المشرع ( م ١٢٥ بحري جديد ) التزاما بغذاء البحار وإقامته فى السفينة دون مقابل الالتزام أثناء السفر . ويجب تنفيذ هذا عيناً ولايكفى أن يقوم رب العمل بأن يدفع إلى الربان بدلاً نقدياً مقابل الغذاء والإقامة [١] .

---

(١) د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٤٢، د/ سمير الشرقاوى ، المرجع السابق ، رقم ٢٨١ ، ص ٢٩٠ .

ولكى يضمن المشرع حسن تنفيذ رب العمل لالتزامه بغذاء البحار واقامته فى السفينة فقد ترك تحديد مواصفات غذاء وإقامة البحار لتحدد وفقا لقوانين وقرارات خاصة بذلك . وقد صدر في هذا الشأن القرار الوزارى رقم ١٦٦ لسنة ١٩٦٦ لتنظيم غذاء البحارة فى السفن التجارية التي لاتقل حمولتها عن خمسمائة طن (١). وفى عام ١٩٤٦ وقعت ثلاث اتفاقيات دولية الأولى بشأن إطعام البحارة ، الثانية بشأن مؤهلات طهاة السفينة ، والثالثة بشأن تهيئة إقامة ملائمة للبحارة فى السفينة (٣).

**(٣) الالتزام بعلاج البحار :**

طبقـا للمادة ١/١٢٦ من قانون البحارة البحرى يلتزم رب العمل (المجهز ) بعلاج البحار دون مقابل ، وذلك سواء تم هذا العلاج على ظهر السفينة أو خارجها فى أحد المستشفيات إذا كانت حالته المرضية أو المحافظة على الصحة العامة على ظهر السفينة تقتضى ذلك . ومن الجدير بالذكر أن علاج البحار بدون مقابل على نفقة المجهز يكون فى حالة الجرح أو المرض أثناء العمل وبسببه ، أما إذا كان الجرح أو المرض ناشئاً عن العصيان أو السكر أو غير ذلك من حالات سوء السلوك ، فقد أوجب المشرع علي رب العمل علاجه أيضاً مراعاة للظروف الانسانية ودفع نفقات العلاج ولكن يكون لرب العمل خصمها مما يستحقه البحار من أجر ، ويبدو ذلك منطقيا وعادلاً لأن اصابة البحار ومرضه يرجع إلى خطائه وليس مصلحة العمل .

ونظراً لأن علاج البحار قد تطول مدته فقد قرر المشرع ( م ٢/١٢٦

(١) المرجع السابق ذات المكان .

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٣٨.

بحرى جديد ) أنه ينقضى التزام رب العمل بعلاج البحار إذا تبين أن الجرح أو المرض غير قابل للشفاء . ويثبت ذلك بموجب شهادات طبية معتمدة من أهل الخبرة تبعاً لنوع المرض .

ورعاية لظروف البحار فى هذه الحالة فقد قرر المشرع ( م ١٢٧ بحرى جديد ) أن يستحق البحار الذى يصاب بجرح أو بمرض وهو فى خدمة السفينة أجره كاملاً أثناء الرحلة . أما بعد انتهاء الرحلة فإنه تسرى على هذا البحار الأحكام الواردة بقوانين العمل فيما يتعلق باستحقاق الأجر أو المعونة

### ٤ - الالتزام بنفقات دفن البحار

طبقا للمادة ١٢٨ من قانون التجارة البحرى الجديد ، إذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب على رب العمل أداء نفقات دفنه فى بلده أيا كان سبب الوفاة . ويجب عليه أيضاً أن يودع خزانة الإدارة البحرية المختصة الأجر النقدى وغيره من المبالغ المستحقة للبحار المتوفى خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الوفاة .

### ٥ - الالتزام باعادة البحار :

طبقا للمادة ١/١٢٩ من قانون التجارة البحرى الجديد يلتزم رب العمل باعادة البحار الى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر مايوجب إنزاله من السفينة . أى أن الالتزام باعادة البحار يقع على عاتق رب العمل أيا كان السبب الذى أدى إلى انزال البحار من السفينة ، سواء كان لعلاج أو غير ذلك من الأسباب ، ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه واقامته فضلاً عن نقله ( م ٥/١٢٩ ) .

وقد أعفى المشرع المجهز من الالتزام باعادة البحار فى حالتين :

**الأولى :** إذا كان إنزاله من السفينة قد تم بناء على أمر من السلطة الأجنبية ، كأن يكون ارتكب جريمة مما تسمح لهذه السلطات بالقبض علي البحار للتحقيق معه ومحاكمته .

**والثانية :** إذا كان إنزال البحار من السفينة بناء على اتفاق بين رب العمل والبحار .

**تنفيذ الالتزام باعادة البحار :**

فرق المشرع ( م ٢/١٢٩ ، ٣ ، ٤ بحرى جديد ) بين البحار المصرى والبحار الأجنبى بشأن الميناء الذى يجب على المجهز اعادة البحار إليه .

**فبالنسبة للبحار المصرى :** إذا تم تعيينه فى أحد الموانى المصرية فإنه يجب إعادته إلى هذا الميناء إلا إذا إتفق فى عقد العمل على أن تكون الاعادة إلى ميناء آخر فى مصر . أما إذا تم تعيينه فى ميناء أجنبى فإن الاختيار يكون للبحار فإما أن يختار اعادته إلى هذا الميناء الأجنبى أو إلى أى ميناء آخر فى جمهورية مصر العربية يختاره البحار .

**أما بالنسبة للبحار الأجنبى :** فإن المجهز يلتزم باعادته إلى الميناء الذى تم تعيينه فيه إلا إذا نص عقد العمل على إعادته إلى أحد الموانى المصرية .

## رابعاً

## انقضاء عقد العمل البحرى

ينقضى عقد العمل البحرى بالأسباب الواردة فى قانون التجارة البحري، كما ينقضى بالأسباب الواردة فى قانون العمل ، وذلك لأن المشرع ( م ١١٤/١ بحري ) يقرز سريان الأحكام الواردة فى القوانين المتعلقة بالعمل والتأمينات الاجتماعية على عقد العمل البحرى فيما لم يرد فى شأنه نص خاص فى قانون التجارة البحرى

وتناول المشرع فى قانون التجارة البحرى بعض الأحكام الخاصة بأسباب إنقضاء عقد العمل البحري نوضحها فيما يلى :

### (١) إنتهاء مدة العقد

تنص المادة ١٣٠ من قانون التجارة البحرى على أنه : " إذا أبرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة إمتد العقد بحكم القانون حتى وصول السفينة إلى أول ميناء مصرى . فإذا مرت السفينة – قبل دخولها أحد الموانى المصرية – بالميناء الذى يجب اعادة البحار إليه وفقاً لأحكام المادة ١٢٩ من هذا القانون فلا يمتد العقد إلا إلى وقت رسو السفينة فى هذا الميناء ".

يتضح من ذلك أن عقد العمل البحرى ينقضى بانتهاء مدته شأنه فى ذلك شأن عقد العمل البرى ، ولكن نظراً للظروف التي تتم فيها الملاحة البحرية ، وأن الرحلة قد تستغرق فترة طويلة ينتهى خلالها عقد العمل والسفينة فى عرض البحر أو أحد الموانى الأجنبية ، فقد قرر المشرع أنه إذا

انتهت مدة العقد فى مثل هذه الظروف فإن العقد يمتد بقوة القانون حتى عودة السفينة إلى أول ميناء مصرى أو الميناء الذى يجب على المجهز أن يعيد البحار إليه طبقاً للمادة ١٢٩ بحرى [١].

ومن الملاحظ أن المشرع يعالج حالة انتهاء عقد العمل المحدد المدة ولم ينص على عقد العمل غير محدد المدة ولذلك ذهب الفقه [٢]إلى خضوع انتهاء هذا العقد لما تقرره القواعد الواردة فى قانون العمل .

ولما كان عقد العمل البحرى قد يحدد على أساس الرحلة البحرية فإنه من المقرر أن هذا العقد ينتهى بانتهاء الرحلة البحرية التي عين البحار للعمل فى السفينة خلالها . هذا إذا قامت الرحلة وانتهت كما كان مخططا لها أما إذا حالت قوة قاهرة دون البدء فى السفر أو دون مواصلته ، فإن عقد العمل ينقضى ، وفى هذه الحالة يستحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الأيام التي قضاها فعلاً فى خدمة السفينة ولايجوز له المطالبة بأي مكافأة أو تعويض ( م ١٣٣ بحرى جديد ) .

**( ٢ ) وفاة البحار :**

ينقضى عقد العمل البحرى ، كما هو الشأن فى عقد العمل البرى ، بوفاة البحار ، وذلك لأنه من العقود التي تقوم على الاعتبار الشخصى . وقد قرر المشرع أنه " إذا توفى البحار بسبب الدفاع عن السفينة أو شحنتها أو عن المسافرين عليها استحق ورثته مبلغا يعادل ثلاثة أشهر أو يعادل أجر الرحلة إذا كان معينا بالرحلة وذلك فضلاً عن التعويضات والمكافآت التي يقررها هذا القانون وقوانين العمل والتأمينات الاجتماعية ".

---

(١) راجع ماسبق ، ص

(٢) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٤٦ ، ص ١٨٨.

**(٣) فصل البحار :**

يجوز لمجهز السفينة أن يقوم بفصل الربان وعزله من وظيفته ( م ٩٢ بحرى جديد ) ويجوز أيضاً للمجهز وللربان بصفته ممثلاً له أن يفصل البحار إذا توافر السبب المسوغ لذلك قانوناً وإلا كان الفصل تعسفياً ، وبالتالى يجوز للبحار الرجوع على المجهز بالتعويض فضلاً عما يقرره قانون العمل من حقوق أخرى عن الفصل التعسفى للعامل .

وقد قرر المشرع ( م ١٣٢ بحري جديد ) أنه إذا تم فصل البحار فلا يجوز للربان الزامه بترك السفينة إذا كان فى ميناء أجنبى إلا بإذن كتابى من القنصل المصرى أو السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده ، ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه وأسباب فى دفتر السفينة وإلا اعتبر الفصل غير مشروع . ولكن لايفهم من ذلك أن مجرد اثبات قرار الفصل وأسبابه فى دفتر السفينة أن الفصل يكون مشروعاً ولكن المشرع أقام قرينة بسيطة علي عدم مشروعية الفصل لمجرد عدم إثباته فى دفتر السفينة ، ومع ذلك يجوز للبحار رغم إثبات الفصل فى دفتر السفينة أن يثبت عدم مشروعيته [١]، ولكن لايجوز للربان إثبات مشروعية الفصل الذى لم يثبت فى دفتر السفينة ، لأن قرينة عدم المشروعية فى هذه الحالة مقررة لحماية مصلحة البحار وهو الطرف الضعيف فى هذه العلاقة .

**( ٤ ) هلاك السفينة :**

طبقاً للمادة ١٣٤ من قانون التجارة البحرى ، إذا غرقت السفينة أو

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٤٧ ، ص ١٨٩ ويرى سيادته أنه يجوز للربان تقديم الدليل على أن عدم اثبات قرار الفصل فى دفتر السفينة كان لسبب أجنبى .

صودرت أو فقدت أو أصبحت غير صالحة للملاحة جاز لرب العمل إنهاء عقد العمل البحرى دون إخطار سابق ، وفى هذه الحالة يجوز للمحكمة أن تأمر باعفاء رب العمل من دفع أجور البحارة كلها أو بعضها إذا ثبت أن ما لحق السفينة من ضرر نشأ من فعلهم أو تقصيرهم فى انقاذ السفينة أو الحطام أو المسافرين أو الشحنة .

**تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى :**

طبقا للمادة ١٣٥ من قانون التجارة البحرى الجديد " تنقضى جميع الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى بمضى سنة من تاريخ انتهاء العقد " ويخضع لهذا التقادم القصير جميع الدعاوى التي يرفعها البحار على المجهز ، كالدعاوى المتعلقة بدفع الأجرة والتعويضات ومصروفات العلاج والترحيل وجميع مستحقات البحار قبل المجهز .

كما تخضع لهذا التقادم الدعاوى التي يرفعها المجهز على البحار وتكون ناشئة عن عقد العمل البحرى (١).

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٤٨ ، ص ١٩٠.

# الفصل الرابع

## الأشخاص البريون للملاحة البحرية

**تمهيد وتقسيم**

يساهم في الملاحة البحرية أشخاص يقومون بأعمالهم على البر ، ودورهم لا يقل أهمية لنجاح الاستغلال البحرى عن الدور الذى يقوم به الأشخاص البحريين ، ويعمل هؤلاء الأشخاص على خدمة الملاحة البحرية على البر ، فمنهم من يعمل لحساب مجهز السفينة ومنهم من يعمل لحساب الشاحنين وآخرين يعملون لحساب شركات التأمين . والذى يعمل لحساب المجهز على البر يطلق عليه " وكيل السفينة " ، حيث يقوم بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة وأيضاً استلام البضاعة لشحنها أو تسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة .

أما الذى يعمل لحساب الشاحنين فيطلق عليه " وكيل الشحنة " وهو ينوب عن أصحاب الشأن فى تسلم البضاعة ودفع وأجرة النقل إذا كانت لم تدفع من قبل ذلك .

إلى جوار هؤلاء يوجد المقاول البحرى أو مقاول الشحن والتفريغ . وقد نظم المشرع فى قانون التجارى البحرى الجديد ، فى الفصل الرابع من الباب الثانى منه ، القواعد الخاصة بالوكلاء البحريين والمقاولون البحريون حيث تناول القواعد الخاصة بوكيل السفينة ووكيل الشحنة والمقاول البحرى . وعلى ذلك سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث نخصص كل منها لأحد هؤلاء الأشخاص .

## المبحث الأول
## وكيل السفينة

**أهمية وظيفة وكيل السفينة :**

الأصل أن يقوم الربان ، بصفته ممثلا للمجهز ، بتسليم البضائع المشحونة على السفينة إلى المرسل إليهم وتحصيل الأجرة المستحقة إن لم يكن قد تم دفعها عند الشحن . ولما كان تنفيذ ذلك يستغرق وقتا طويلاً حتى ينتهي أصحاب الشأن من إستلام بضائعهم ، والسفينة خلال هذا الوقت راسية في الميناء ، ولاشك أن في ذلك تعطيل لاستغلالها مما يترتب عليه خسائر للمجهز ، فقد كان من الضروري أن يتم البحث عن ممثل أو نائب عن المجهز يقوم بالعمل الذي يجب على الربان أن يقوم به ، أي يقوم باستلام البضائع المشحونة من الربان ثم يتولى تسليمها إلى أصحاب الشأن فيها . وبذلك لا تقف السفينة فترة طويلة في الميناء وتتعطل عن العمل . وكان يقوم بهذا العمل فرع تابعة للمجهز ، سواء كان شخص طبيعي أو شخص اعتباري ، حيث كان ينشئ في الموانى التي تنتقل بينها سفنه فروع تتولى إستلام البضائع من الشاحنين لنقلها واستلام البضائع المشحونة من الربان لتسليمها إلى أصحاب الشأن فيها ، حتى لا تنتظر السفينة في الميناء . ووجود هذا الفرع لايثير أي مشاكل قانونية ، حيث لا يتمتع بأي شخصية قانونية مستقلة عن المجهز وإنما هو تابع له .

وفي بعض الحالات قد لايستطيع المجهز أن ينشئ فرعا له في كل الموانى التي ترسو سفنه فيها ، نظراً لارتفاع التكلفة الاقتصادية لذلك ، حيث يحتاج الفرع إلى مصروفات قد تشكل عبء على المجهز لو قيست

بالفائدة التي تعود عليه منه . ومع الحاجة إلى وجود ممثل للمجهز بتسلم البضاعة من الربان وتسليمها إلى أصحاب الشأن فى ميناء الوصول لجأ المجهزون إلى التعاقد مع وكلاء بحريون يقومون باستلام البضائع من ربابنة سفنهم ثم يتولون تسليمها إلى أصحاب الشأن فيها ( المرسل إليهم ) . ووكيل السفينة على هذا النحو لايعتبر تابعاً للمجهز وإنما يعمل مستقلاً عنه ، بل إنه قد يكون وكيلاً عن عدد من المجهزين فى آن واحد . وهو قد يكون شخص طبيعى أو شخص اعتبارى كشركة مثلاً .

***الطبيعة القانونية لعلاقة المجهز بوكيل السفينة :***

يرتبط وكيل السفينة مع مجهزها بعقد يسمى " عقد وكالة السفينة " وبموجب هذا العقد يلتزم وكيل السفينة بالقيام فى الميناء المعين بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ، وذلك نظير أجر يتفق عليه فى العقد .

وقد ثار الخلاف فى ظل قانون التجارة البحرى القديم ، حول الطبيعة القانونية للعلاقة التي تربط بين المجهز ووكيل السفينة . حيث ذهب رأى اعتبارها علاقة عمل يحتل فيها وكيل السفينة مركز العامل والمجهز مركز رب العمل . ولكن هذا الرأى لم يحظ بالقبول لأن وكيل السفينة لا يخضع لتبعية المجهز فى أداء الأعمال المتفق عليها ، ، ومن هنا ذهب الرأى الراجح إلى اعتباره وكيل السفينة نائباً عن المجهز . وقد أخذ قانون التجارة البحري الجديد بهذا الرأى الأخير حيث نصت المادة ١٤٤ منه على إعتباره وكيل السفينة نائباً عن المجهز فى الدعاوى التي تقام منه أو عليه فى جمهورية مصر العربية . كما يعد موطن وكيل السفينة فى مصر موطناً للمجهز يعلن فيه بالأوراق القضائية وغير القضائية . كما قررت المادة ١٤٢ أن وكيل

السفينة يُسأل قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر . وعلى ذلك تسرى القواعد العامة الواردة فى القانون المدنى ، بشأن الوكالة بأجر ، على وكيل السفينة فيما لم يرد بشأنه نص خاص فى القانون البحرى والقوانين والقرارات المكملة .

**الآثار القانونية لعقد وكالة السفينة :**

يرتب عقد وكالة السفينة آثاراً قانونية تتمثل فى حقوق والتزامات متبادلة بين المجهز ووكيل السفينة ، حيث تعتبر التزامات أحد الطرفين حقوقاً للطرف الآخر .

**أولاً : التزامات وكيل السفينة :**

وضع المشرع القاعدة العامة التى على أساسها يتم تحديد التزامات وكيل السفينة ، حيث قررت المادة ١٤٠ من قانون التجارة البحرى الجديد أن الالتزام الأساسى لوكيل السفينة هو القيام بالأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة ، وذلك بوصفة وكيلاً عن المجهز . وهذه الأعمال يلتزم الربان القيام بها فى حالة عدم وجود وكيل للسفينة . وعلى ذلك يلتزم وكيل السفينة بشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على اجراءات اصلاح لاسفينة .

واضافت المادة ١٤١ من القانون سالف الذكر أنه " يجوز أن يقوم وكيل السفينة بتسليم البضائع لشحنها فى السفينة عند القيام أو بتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول وبتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز " . يتضح من ذلك أنه يجوز الاتفاق بين المجهز ووكيل السفينة على قيام الأخير باستلام البضائع لشحنها فى السفينة عند قيامها أو

باستلامها من الربان عند الوصول لتسليمها إلى أصحابها ، وهو يقوم بذلك باعتباره وكيلاً عن المجهز ، وبالتالي يلتزم وكيل السفينة بالمحافظة على البضائع والقيام بالاجراءات القانونية لإخلاء المجهز من التزامه بتسليم البضائع لأصحابها أو باستلام البضائع لشحنها . وإذا أقر وكيل السفينة بوجود تلف أو عجز في البضاعة فإنه يحتج بهذا الإقرار على المجهز كأنه صادر منه شخصياً .

كما يتضح أنه يجوز الاتفاق على قيام وكيل السفينة بتحصيل أجرة النقل المستحقة للمجهز ، وله في سبيل ذلك أن يستعمل جميع الحقوق المقررة للمجهز ، ولكنه يستعملها باسم المجهز ولحسابه باعتباره وكيلاً عنه وليس باسمه الشخصي ، لأن وكيل السفينة ليست له دعوى مباشرة تجاه المرسل إليه إلا إذا كان الأمر يتعلق بمصروفات قام بإنفاقها على البضائع ، حيث تعتبر هذه المصروفات دين مستحق لوكيل السفينة .

ومن الجدير بالذكر أن الأصل هو اتفاق المجهز مع وكيل السفينة على الأعمال التي يقوم بها الأخير نيابة عن الأول ، فإذا لم يتم الاتفاق تحديداً فإنه يجب العمل بما قرره المشرع في المادتين سالفتي الذكر .

ومن الجدير بالذكر أن المشرع ( م ١٣٧ بحري جديد ) يقرر خضوع العقود والأعمال التي يجريها وكيل السفينة لقانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال ويقصد بقانون الدولة التي يقع فيها الميناء ، وهو غالباً دولة وكيل السفينة ، القواعد الموضوعية في هذا القانون دون أحكام تنازع القوانين التي توجد في هذا القانون "[1] .

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٧٢ ، ص ٢٠٦ .

وعلى وكيل السفينة أن يبذل عناية الرجل المعتاد فى تنفيذه لالتزاماته السابقة والمحافظة على مصالح المجهز ، فإذا أخل بذلك التزم بتعويض الاضرار التي تصيب المجهز أو الغير من جراء ذلك . وقد قرر المشرع تقادماً قصيراً للدعوى التي يرفعها المجهز ضد وكيل السفينة للحصول على التعويض ، حيث تنقضى الدعوي بمضى سنتين من تاريخ استحقاق الدين ( م ١٣٩ بحري جديد ) . أما دعوى الغير ضد وكيل السفينة فإنها تخضع للتقادم العادى المقرر فى القواعد الواردة فى القانون المدنى .

**ثانياً: حقوق وكيل السفينة :**

لما كان وكيل السفينة يعتبر وكيل بأجر عن المجهز ، فإنه يكون من حقه الحصول على الأجر المتفق عليه فى عقد وكالة السفينة . ويلتزم المجهز بدفع الأجر فى الميعاد المحدد فى العقد أو طبقاً للعرف البحرى فى ميناء وكيل السفينة إذا خلا العقد من اتفاق على الأجر .

كما يلتزم المجهز بأن يرد إلى وكيل السفينة المصروفات التي أنفقها فى تنفيذ وكالته مع الفوائد طبقا للقواعد العامة .

ويجوز لوكيل السفينة أن يستعمل حق الحبس على مايوجد لديه من أموال للمجهز حتى يستوفى ماهو مستحق له تجاه المجهز سواء تمثل ذلك فى الأجر أو النفقات والمصروفات . وتيسيراً على وكيل السفينة فقد وقرر له المشرع ( م ١٣٨ بحرى جديد ) الحق فى إقامة دعواه ضد المجهز أما المحكمة التى يقع فى دائرتها موطنه ، وذلك خروجا على القواعد العامة التي تجعل الاختصاص للمحكمة التي يقع في دائرتها موطن المدعى عليه (المجهز ) .

**ثالثاً: مسئولية وكيل السفينة :**

ينظم قانون التجارة البحرى الجديد مسئولية وكيل السفينة فى المادة ١٤٢، ١٤٢ ، ١٤٣ منه ، سواء تعلق الأمر بمسئوليته.تجاه المجهز أو تجاه الغير .

**( أ ) مسئوليته تجاه المجهز :**

تنص المادة ١٤٢ سالفة الذكر على أنه " يُسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلاً بأجر " . يتضح من ذلك أن وكيل السفينة يُسأل مسئولية تعاقدية فى مواجهة المجهز طبقا للقواعد العامة التي تنطبق على الوكيل بأجر ، حيث يجب عليه أن يبذل فى تنفيذ وكالته العناية التي يبذلها الرجل المعتاد ( م ٤-٢/٧ مدنى ) ، فى المحافظة على مصالح موكله .وعلى ذلك يسأل وكيل السفينة إذا أهمل فى إتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة عند تسليم البضائع لأصحابها ، حيث يجب عليه أن يتأكد من شخص أصحاب البضائع واخطارهم بوصولها وتحديد موعد استلامها ، فإذا تخلفوا عن الاستلام يقوم باثبات ذلك واتخاذ اجراءات إيداعها على حسابهم فى أحد المخازن العمومية . كما يجب عليه اتخاذ الاجراءات اللازمة لاخلاء المجهز من مسئولية تجاه الشاحنين عند فرز البضائع قبل استلامها والحصول منهم على إقرار بصحة الاستلام .

**( ب ) مسئوليته تجاه الغير :**

يُسأل وكيل السفينة مسئولية تقصيرية تجاه الغير عن الأخطاء الشخصية التي تقع منه أو من تابعيه إذا ترتب على ذلك ضرر . وقد نصت المادة ١٤٣ من قانون التجارة البحرية على أنه " لايسأل وكيل السفينة قبل

الشاحنين أو المرسل إليهم عن إهلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التي يتولى تفريغها منها لتسليمها لأصحابها إلا عن خطئه الشخصي وخطأ تابعيه " . ومن ثم يسأل وكيل السفينة إذا تأخر في تسليم البضائع لأصحابها دون مبرر قانوني أو إذا أهمل في المحافظة عليها بعد إستلامها من الربان أو بعد استلامها من أصحابها لشحنها - ولكن لايسأل وكيل السفينة عن الهلاك أو التلف الذي يصيب البضائع قبل استلامها من الربان أثناء عملية النقل البحري . ومن ثم يجب حتى تنعقد مسئولية وكيل السفينة أن يثبت أصحاب البضائع أن الهلاك أو التلف قد أصاب البضائع أثناء وجودها في حيازة وكيل السفينة ولا يكفي اثبات وجود التلف أو تحقق الهلاك فقط .

ولما كان وكيل السفينة يعتبر وكيلاً بأجر عن المجهز فإن مسئولية الأول تجاه الغير لا تنفي مسئولية الأخير ( المجهز ) تجاه الغير عن الأخطاء التي تقع من وكيل السفينة باعتباره يقوم بهذه الأعمال لحساب المجهز ( الموكل ) وذلك طبقا للقواعد العامة لمسئولية الموكل عن الأعمال والتصرفات التي تقع من الوكيل أثناء تنفيذ وكالته.

## المبحث الثاني

## وكيل الشحنة

### وظيفة وكيل الشحنة :

كما إقتضت إقتصاديات الملاحة البحرية وجود وكيلاً عن السفينة يمثل المجهز في تسليم البضائع إلى أصحابها بدلاً من إنتظار السفينة في الميناء وتعطيلها عن ممارسة نشاطها ، فقد إقتضى الأمر أيضاً وجود ممثل

لأصحاب البضائع يقوم باستلام البضائع من الربان أو من وكيل السفينة . وقد قرر المشرع ( م ١٤٥ بحرى جديد ) إعتبار وكيل الشحنة نائباً عن أصحاب الشأن فى تسلم البضاعة عن الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها .

ولايشترط أن يكون لكل شاحن وكيلاً عنه لاستلام بضاعته المشحونة وإنما يجوز أن يوكل أكثر من شاحن ، أو الشاحنين جميعا. وكيلاً واحداً للقيام بذلك نيابة عنهم .

ونظراً لانتشار شرط " تحت الروافع " أو " التفريغ السريع " فى سندات الشحن ، والذى يُسمح بموجبه للربان بتفريغ البضاعة دون انتظار أصحاب الشأن أو من يمثلهم ، حتى لا تتعطل السفينة فقد حصل من الناحية العملية أن إجتمعت صفتا وكيل السفينة ، ووكيل الشحنة فى شخص واحد ، حيث يقوم باستلام البضاعة من الربان بصفته وكيلاً للسفينة وفى ذات الوقت يعمل لحساب أصحاب الشأن فى البضاعة بصفته وكيلاً للشحنة . ورغم التيسيرات العملية التي يحققها هذا الوضع إلا أنه يثير مشكلات قانونية بشأن اللحظة التي تتغير فيها صفة الشخص من وكيل للسفينة الى وكيل الشحنة أو العكس [١]. حيث يتغير معها تحديد المسئول عن هلاك أو تلف البضاعة .

***الطبيعة القانونية لعلاقة وكيل الشحنة بالمرسل إليهم :***

طبقا للمادة ١٤٥ من قانون التجارة البحرى الجديد يعتبر وكيل الشحنة نائباً عن المرسل إليهم فى تسلم البضاعة عند الوصول ودفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها فى ذلك الوقت . ويكتسب وكل

---

(١) راجع د/ رفعت فخرى ، المرجع السابق ، رقم ١٦٦.

الشحنة صفته بموجب عقد يبرم بينه وبين المرسل إليهم أو من يمثلهم فى ذلك ، كالربان فى حالة ما إذا كان عقد النقل يسمح له باختيار وكيل الشحنة فى حالة عدم حضور المرسل إليهم أو من يمثلهم لاستلام البضاعة عند وصول السفينة .

ويعتبر وكيل الشحنة وكيلاً بالعمولة إذا كان سند الشحن لحامله أو إذنيا وتم تظهيره إليه تظيراً ناقلاً للملكية بحيث يظهر أمام المجهز أو من يمثله ويستلم البضاعة باعتباره المرسل إليه شخصياً . وفى هذه الحالة يستفيد وكيل السفينة من الامتياز المقرر للوكيل بالعمولة طبقاً للمادة ٨٥ من التقنين التجاري [١].

وفى هذا الشأن يسرى على العقود والأعمال التي يجريها وكيل الشحنة قانون الدولة التى يقع فيها الميناء الذى تتم فيه هذه العقود أو الأعمال ( م ١٣٧ بحرى جديد ) .

**حقوق والتزامات وكيل الشحنة :**

يرتب عقد وكالة الشحنة حقوق والتزامات متبادلة بين المرسل إليهم ووكيل الشحنة ، حيث تعتبر حقوق أحد الطرفين بمثابة التزامات على الطرف الآخر .

***التزامات وكيل الشحنة :***

الأصل أن يتولى طرفى عقد وكالة الشحنة تحديد الالتزامات التي يجب على وكيل الشحنة القيام بها ، فإذا لم يرد مثل هذا التحديد ، فإن

---

(١) د/ مصطفى طه ، المرجع السبق ، رقم ٢٧٤.

التزاماته تحدد على أساس ماورد فى المادتين ١٤٥ ، ١٤٦ من قانون التجارة البحرى الجديد ومايقتضى به العرف البحرى فى ميناء وكيل الشحنة. وطبقا للمادتين ١٤٥ ، ١٤٦ سالفتى الذكر يلتزم وكيل الشحنة بالالتزامات الآتية .

(١) الالتزام باستلام البضاعة :

أوضحت المادة ١٤٥ سالفة الذكر أن الالتزام الأساسى الذى يقع على عاتق وكيل الشحنة هو النيابة عن أصحاب الشأن فى استلام البضاعة عند الوصول . ويجب عليه أن يقوم بذلك فى الوقت الذى يحدده الربان أو وكيل السفينة .

وتنفيذ الالتزام باستلام البضاعة يقتضى أن يقوم وكيل الشحنة بمعاينتها والتأكد من حالتها الخارجية وشكلها الظاهر وكميتها ، سواء بالوزن أو العدد حسب طبيعتها ، بالاضافة إلى مطابقة بيانات البضاعة لما هو وارد بسند الشحن . كما يفرض الالتزام باستلام البضاعة أن يقوم وكيل الشحنة باتخاذ كافة الاجراءات والتدابير التي يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل ( م ١٤٦ بحرى جديد ) ، وذلك كإثبات مايوجد فى البضاعة من عجز أو تلف ، وعمل الاحتجاج اللازم لرفع دعوى المسئولية ، وعليه أن يخطر المرسل إليه بحالة البضاعة والاجراءات التي اتخذها فى أقرب وقت حتي يتمكن من الدفاع عن حقوقه فى المواعيد المقررة.

قرينة الاستلام المطابق لسند الشحن

لما كان المشرع ( م ١٤٦ بحرى جديد ) قد ألقى على وكيل الشحنة

عبء القيام بالاجراءات والتدابير التى يستلزمها القانون للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل ، وذلك إذا وجد فى البضاعة عجز أو تلف يوجب مسئوليته ، فقد أقام المشرع ، فى ذات المادة ، من عدم قيام وكيل الشحنة بهذه الاجراءات والتدابير قرينة إفتراض بموجبها أن تسليم البضاعة قد تم بالحالة والكمية المذكورتين فى سند الشحن ، أى أنه إخلاء للناقل من مسئوليته تجاه أصحاب الشأن من حيث حالة البضاعة والكمية . فإذا كان وكيل الشحنة لم يقم بالتزامه بالمعاينة واستلام البضاعة على النحو الأمثل ، فإنه يكون قد أخل بالتزامه تجاه أصحاب الشأن فى البضاعة وبالتالى يلتزم بالتعويض ، الذى قد يؤدى به فى النهاية إلى تحمل الرسالة بأكملها .

ولكن إذا كان المشرع قد جعل قرينة الاستلام المطابق لسند الشحن قرينة قاطعة فى علاقة الناقل بأصحاب الشأن فى البضاعة إلا أنه إتخذ منهجا عكسيا ، فجعلها قرينة بسيطة فى العلاقة بين وكيل الشحنة والناقل ، حيث أجاز لوكيل الشحنة أن يثبت عكس هذه القرينة فى مواجهة الناقل ، أى يثبت أنه رغم عدم إثبات حالة البضاعة والاحتجاج على مافيها من تلف أو نقص إلا أن ذلك لايعبر عن الحقيقة التي تؤكد وجود مثل ذلك العيب أو النقص . ولما كانت الأعمال المتعلقة بالملاحة البحرية تعتبر من الأعمال التجارية بطبيعتها طبقا للمادة الثانية من التقنين التجارى ، فإنه يجوز لوكيل الشحنة أن يثبت ذلك ، عكس القرينة ، بكافة طرق الاثبات .

**( ٢ ) الالتزام بدفع الأجرة :**

وضع المشرع ( م ١٤٥ بحرى جديد ) على وكيل الشحنة التزام بدفع أجرة النقل إن كانت مستحقة كلها أو بعضها عند استلام البضاعة . وهو

يدفعها نيابة عن أصحاب الشأن فى البضاعة . وفى حالة عدم دفع الأجرة يجوز للناقل حبس البضاعة حتى يتم الدفع .

**( ٣ ) الالتزام بالمحافظة على البضاعة وتسليمها إلى أصحاب الشأن:**

ويعتبر هذا الالتزام أمراً منطقياً علي أساس أن وكيل الشحنة يعمل نيابة عن أصحاب الشأن فى البضاعة ، ومن ثم تكون يده عليها يد أمين ، وبالتالى إذا بددها أو أهمل فى المحافظة عليها أو امتنع عن تسليمها يعتبر مخلاً بالتزاماته تجاه أصحاب الشأن مما يعرضه للمسئولية المدنية والمسئولية الجنائية اذا تحققت شروطها .

**حقوق وكيل الشحنة :**

يعتبر وكيل الشحنة وكيلاً بأجر ، ومن ثم يجب على أصحاب الشأن فى البضاعة الوفاء بالأجر المتفق عليه فى العقد ، أو الذى يقضى به العرف فى حالة عدم تحديد الأجر .

كما يجب عليهم در ما أنفقه وكيل الشحنة من مصروفات فى سبيل تنفيذ وكالته فى استلام البضاعة والمحافظة عليها حتى تسليمها لأصحاب الشأن فيها .

ويجوز لوكيل الشحنة أن يقوم بحبس البضاعة بعد إستلامها حتى يقوم أصحاب الشأن فيها بدفع ماهو مستحق له من أجر والمصروفات التى أنفقها فى سبيل تنفيذ وكالته .

ويجوز لوكيل الشحنة أن يرفع دعواه ضد أصحاب الشأن فى البضاعة أو الناقل أمام المحكمة التي يقع فى دائرتها موطنه ( م ١٣٧ بحري جديد ) خروجاً على القواعد العامة التي تجعل الاختصاص للمحكمة التي يقع فى دائتها موطن المدعى عليه

**مسئولية وكيل الشحنة :**

تنص المادة ١٤٧ من قانون التجارة البحرى الجديد على أنه " يسأل وكيل الشحنة قبل أصحاب الشأن فى البضاعة التي تسلمها بوصفه وكيلاً بأجر . وتسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ١٤٣ من هذا القانون " .

يتضح من أن وكيل الشحنة يُسأل مسئولية عقدية فى مواجهة أصحاب الشأن فى البضاعة التي تسلمها . وهو يسأل بوصفه وكيلاً بأجر ، أى أنه يجب عليه أن يبذل فى تفنيذ التزاماته ، التى يلقيها عليه عقد وكالة السفينة، عناية الرجل المعتاد الذى يوجد فى مثل ظروفه ، وإذا نزل فى درجة عنايته عن هذا الحد تعرض للمسئولة ، وبالتالى يلتزم بتعوض الاضرار التي أصابت أصحاب الشأن فى البضاعة . وعلى ذلك يتعرض وكيل الشحنة للمسئولية إذا لم يقم باستلام البضاعة ، أو لم يحافظ عليها أو امتنع عن تسليمها لأصحاب الشأن فيها أو لم يتخذ الاجراءات والتدابير الواجب اتخاذها للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن تجاه الناقل إذا تبين أن هناك تلف أو عجز فى البضاعة .

وتتقادم دعوي أصحاب الشأن فى البضاعة ضد وكيل الشحنة بمضى سنتين من تاريخ استحقاق التعويض ( م ١٣٩ بحرى جديد )

ويسأل وكيل الشحنة تجاه الغير مسئولية تقصيرية عن أخطائه وأخطاء تابعيه التي تقع أثناء تنفيذه الوكالة عن أصحاب الشأن فى البضاعة . وهذا لا ينفى مسئولية أصحاب الشأن تجاه الغير طبقاً للقواعد العامة التي تنظم

مسئولية الموكل عن التصرفات والأعمال التي يقوم بها الوكيل أثناء تنفيذ وكالته .

ويسرى على وكيل الشحنة الأحكام المنصوص عليها فى المادة ١٤٣ من القانون سالف الذكر التي تقرر عدم مسئولية الوكيل قبل أصحاب الشأن فى البضاعة عن إهلاك أو تلف البضائع التى يتسلمها إلا عن خطئه الشخصى وخطأ تابعيه .

# المبحث الثالث

# المقاول البحري

# مقاول الشحن والتفريغ

**دور المقاول البحري**

تحتاج عملية النقل البحري إلى شحن البضائع على السفينة وتفريغها منها ، وهي من الأعمال المكملة لعملية النقل ، ولذلك نصت المادة ١/٢١٥ من قانون التجارة البحري على التزام الناقل بشحن البضائع في السفينة وتفريغها ما لم يتفق على غير ذلك • وسواء كان الملتزم بالشحن والتفريغ هو الناقل أو تم الاتفاق أن يلتزم به الشاحن أو المرسل إليه فإنه من الصعب الآن أن يقوم بذلك بوسائله الخاصة ، نظرا لما تحتاج أعمال الشحن والتفريغ من خبرات ومعدات لا تتوافر إلا لمن يتخصص في هذه الأعمال ، ولذلك يعهد بشحن البضائع على السفينة وتفريغها منها إلى أحد المقاولون البحرين العاملين في الميناء ، حيث يستعين في ذلك بعمال متخصصين في هذه الأعمال وبأدوات ومعدات خاصة مثل الروافع والمواعين والبراطيم والصنادل وغيرها من الآلات التي تتناسب مع طبيعة البضائع •ويطلق على المقاول البحري acconier في بعض موانئ البحر الأبيض المتوسط ، أما في بحر الشمال والمحيط الأطلنطي فيسمى stevedore •

ويجوز أن يكون المقاول البحري من الأشخاص الطبيعيين أو من الأشخاص الاعتباريين ، ولكن غلبا ما يكون من الشركات الكبرى التي يتوافر لها رأس المال اللازم لممارسة هذا النشاط ٠

وقد حدد المشرع المصري الدور الذري يقوم به المقاول البحري ، حيث نصت المادة ١٤٨ من القانون البحري على أنه " ( ١ ) **يقوم المقاول البحري بجميع العمليات المادية الخاصة بشحن البضائع على السفينة أو تفريغها منها ٠ ( ٢ ) ويجوز أن يعهد إلى المقاول البحري بالقيام لحساب المجهز أو الشاحن أو المرسل إليه بعمليات أخرى متصلة بالشحن أو التفريغ ، بشرط أن يكلف بها باتفاق كتابي صريح من وكيل السفينة أو وكيل الشحنة** "٠يتضح من ذلك أن العمل الأساسي للوكيل البحري هو القيام بالعمليات المادية اللازمة لشحن أو تفريغ البضائع تتمثل في عملية وضع ورص البضائع على ظهر السفينة عند بدء الرحلة أو إخراج وتفريغ الحمولة منها عند الوصول ، دون أن يقوم بأي تصرف قانوني لحساب المتعاقد الآخر مثل إبرام العقود وتسليم أو تسلم البضائع ٠ وهو بذلك يختلف عن وكيل السفينة و وكيل الشحنة ، حيث يقوم كل منهما بأعمال قانونية لحساب المجهز أو أصحاب الشأن في البضائع ، مثل تسلم البضائع لشحنها أو فحصها و تسليمها إلى أصحابهابعد تفريغها ٠ ومع ذلك فقد قدر المشرع أن الضرورات العملية قد تضطر المجهز أو أصحاب الشأن في البضائع إلى تكليف الوكيل البحري القيام بأعمال قانونية لحساب أي منهم ، كأن يتسلم البضائع لشحنها على السفينة أو

يتسلمها من الربان أو وكيل السفينة لحساب أصحاب الشأن فيها أو أن يتعاقد مع الغير على نقلها إلى الميناء أو إلـى مخـازن المرسـل إليـه ، ولما كانت هذه أعمال قانونية تخرج عن نطاق عمل المقاول البحري ، فقد اشترط المشرع أن تكـون متصلـة بالشـحن أو التفريـغ و أن يتـم تكليفـه بـهذه الأعمـال بموجـب اتفـاق كتـابي صريـح ممـن كلفـه بـهذه الأعمال ، سواء كان المجهز أو الشاحن أومن يمثلهم كوكيل السفينة أ وكيل الشـحنة [١] ، ويسـتوي أن يـرد هـذا الاتفـاق فـي عقـد الشـحن والتفريغ أو في اتفاق مستقل يلحق بالعقد .

## طبيعة علاقة المقاول البحري بالطرف الآخر

يرتبـط المقـاول البحـري مـع الطـرف الآخـر بعقـد مقاولـة يلـتزم بمقتضاه بشحن أو بتفريغ البضائع ، ويعتـبر هـذا العقـد تجاريـا دائمـا بالنسبة للمقاول البحري ، وهو تجاري كذلـك إذا أبرمـه النـاقل . أمـا بالنسبة للمرسل إليـه أو الشـاحن فـلا يعتـبر العقـد تجاريـا إلا إذا كـان تاجرا وتعلق الشحن أو التفريغ بأعمال تجارته[٢] . وبذلـك لا يعتـبر المقاول البحري وكيلا عن الطرف الآخر ، لأن الوكيل يكلـف بالقيـام بأعمال قانونية نيابة عـن الموكل ، أما المقاول البحري فيقـوم بأعمـال مادية خاصة بشحن أو تفريغ البضائـع . كما لا يعتبر المقاول نـاقلا ، ولو كان تنفيذ العقد يتطلب نقل البضائع من السفينة إلـى الرصيـف أو

---

[١] راجع د./ محمود مختار بريري ، قانون التجارة بحرية ، ١٩٩٩ ، ص٢٦٦ .

[٢] راجع د./ رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٣٦٦ .

الصنادل ، لأن موضوع العقد ليس نقل البضائع من مكان إلى آخر ولكن فك هذه البضائع وحزمها و رصها وتستيفها ورفعها أو إنزالها ، وما نقلها من السفينة أو إليها إلا عمليات مكملة أو متممة يقتضيها تنفيذ الالتزام الأصلي ٠

أما إذا كلف المقاول البحري القيام بأعمال قانونية لحسب الطرف الآخر كاستلام البضائع ومعاينتها وحفظها حتى تسليمها ، فإنه يأخذ مركز و كيل السفينة أو وكيل الشحنة ، تبعاالشخص الذي تعاقد معه وكلفه بهذه الأعمال ، ومن ثم تسري عليه القواعد الخاصة بكل منهما فيما يتعلق بهذه الأعمال [١] ، ولكن لا يترتب على ذلك تغيير طبيعة العلاقة الأساسية التي تربط بين الطرفين وهى عقد المقاولة ٠

**مسئولية المقاول البحري**

يسأل المقاول البحري مسئولية عقدية تجاه الطرف الآخر في عقد المقاولة ، وذلك في حالة عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن هذا العقد أو تنفيذها على نحو ترتب عليه إتلاف أو هلاك البضاعة ٠ كما يسأل مسئولية عقدية أيضا في حالة عدم تنفيذ الأعمال الأخرى المتصلة بالشحن أو التفريغ التي كلفه بها الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه ، أو في حالة تنفيذها على غير النحو المتفق علية أو على غير ما يقضي به العرف البحري في هذا الشأن ٠

---

(١) راجع : مختار بريري ، المرجع السابق ، ص ٢٦٥ ، رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص٣٦٧ ٠

وتقوم مسئولية المقاول البحري على أساس الخطأ الواجب الإثبات ، حيث نصت المادة ١٥٠ من قانون التجارة البحري على أن " **يسأل المقاول البحري عن الأعمال التي يتولاها طبقا للمادة ١٤٨ من هذا القانون عن خطئه وخطأ تابعيه** " • وعلى ذلك يجب على الطرف الآخر الذي يدعي مسئولية المقاول أن يثبت عناصر هذه المسئولية طبقا للقواعد العامة ، وهى وقوع الخطأ منه أو من أحد تابعيه وكذلك مقدار الضرر الذي أصابه بالإضافة إلى علاقة السببية بين الخطأ والضرر •

ويسري على العقد الذي يبرمه المقاول البحري والأعمال التي يقوم بها قانون الدولة التي يقع فيها الميناء الذي تتم فيه هذه العقود أو الأعمال ( م ١٣٧ بحري )• ويجوز لـ لمقاول البحري أن دعواه على صاحب العمل أمام المحكمة التي يقع في دائرتها موطن المقاول ( م١٣٨ بحري ) وهي ذات المحكمة التي ترفع أمامها الدعوى على المقاول من صاحب العمل باعتبارها محكمة موطن المدعى عليه ، كما تقضي القواعد العامة لتحديد الاختصاص في قانون المرافعات •

وتنقضي دعوى المسئولية التي يرفعها صاحب العمل ضد المقاول البحري بمضي سنتين من تاريخ وقوع الخطأ( م١٣٩ بحري) أما دعوى المقاول البحري ضد صاحب العمل فتنقضي طبقا للقواعد العام•

## صاحب الصفة في توجيه دعوى المسئولية ضد المقاول

ثار الجدل قبل صدور قانون التجارة البحري الجديد بشأن حق المرسل إليه في توجيه دعوى المسئولية ضد مقاول الشحن والتفريغ الذي تعاقد معه الناقل ، في حالة هلاك أو تلف البضاعة أثناء عملية الشحن والتفريغ (١) . وقد جاء القانون الجديد بما ينهي هذا الجدل ، حيث نصت المادة ١٤٩ منه على أن " ١ - **يقوم المقاول البحري بعمليات الشحن أو التفريغ وبالعمليات الإضافية الأخرى لحساب من كلفه بالقيام بها . ولا يسأل في هذا الشأن إلا قبل هذا الشخص الذي يكون له وحده توجيه الدعوى إليه . ٢- وإذا كان الناقل هو الذي عهد إلى المقاول البحري بالقيام بالعمل بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو في عقد إيجار السفينة ، وجب على الناقل إخطار المقاول البحري بذلك** " . يتضح من ذلك أن المشرع يحدد صاحب الصفة في توجيه دعوى المسئولية ضد الناقل البحري عن الخطأ الذي يقع في أداء الأعمال التي يتولاها طبقا للمادة ١٤٨ ، حيث قصر هذه الصفة في الشخص الذي كلفه بالقيام بهذه الأعمال ، أي الشخص الذي تعاقد مع المقاول ، طالما أنه يعمل لحساب هذا الشخص .

وقد حدد المشرع الشخص صاحب الصفة في الحالة التي يتم فيها التعاقد مع المقاول البحري نيابة عن الغير ، عند ما يتعاقد الناقل مع

---

(١) راجع : د./ رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٣٦٩ .

المقاول بناء على تعليمات من صاحب الشأن أو بناء على شرط في سند الشحن أو في عقد إيجار السفينة ، في هذه الحالة رغم أن المتعاقد هو الناقل إلا أنه ليس له الرجوع عليه بدعوى المسئولية ، لأنه تعاقد بصفته وكيلا عن الشاحن أو المرسل إليه ( الأصيل )، ومن ثم يكون للأصيل وحده توجيه دعوى المسئولية إلى الناقل ٠ ولكن المشرع وضع التزاما على الناقل في هذه الحالة بأن يخطر المقاول بأنه يتعاقد نيابة عن المرسل إليه أو الشاحن ، وهنا يثور التساؤل عن الحكم إذا لم ينفذ الناقل هذا الالتزام ولم يخطر المقاول بذلك ، هل يجوز للمرسل إليه أو للشاحن توجيه دعوى المسئولية ضد المقاول ؟ وللإجابة على هذا التساؤل ذهب رأي [١] إلى أنه إذا تخلف الناقل عن هذا الإخطار فلا يسأل المقاول إلا تجاه الناقل الذي كلفه القيام بعمليات الشحن والتفريغ ، ويكون الناقل مسئولا عن تعويض الضرر الذي أصاب الشاحن أو المرسل إليه ٠ ولكننا نؤيد رأيا آخر [١] يعترف للشاحن أو للمرسل إليه بحق الرجوع على المقاول البحري الذي تعاقد معه الناقل بتفويض عن أي منهما ، رغم عدم إخطار المقاول بهذا التفويض ، لأن عدم الإخطار لا ينفي عنه صفة الوكيل ولا ينفي عن الشاحن أو المرسل إليه صفة الأصيل ، ولا ينبغي الإضرار بالأصيل

---

[١] راجع : د٠/ مصطفى طه ،القانون البحري ، ٢٠٠٠ ، ٢٩١ ، ص٢٥٠ ، د٠/ عاطف الفقي ، قانون التجارة البحرية ، ١٩٩٨ ، ص٢٥٩

[١] راجع : د٠ رفعت فخري ، المرجع السابق ،ص ٣٧٣،د٠ مختار بريري ، السابق ،رقم٢٦٤

لمجرد عـدم الإخطـار ،وهو خطـأ النـاقل باعتبـاره وكيـلا • كمـا أن المشرع يعترف بهذه الصفة للشخص الذي يعمل المقاول لحسابه ولـم يقصرها على الشخص الذي تعاقد مع المقـاول ، وإن كـان الغـالب أن يتعاقد الشخص لحساب نفسه ، وفي هذه الحالة يعمل المقاول لحسـاب المرسل إلية أو الشاحن رغم أن المتعاقد معه هو النـاقل •هذا فضـلا عن أن القواعد العامة للنيابة في التعاقد وإن كانت توجب على الوكيل أن يعلن من يتعاقد معه أنه يتعقد بصفته نائبـا وإلا كـان الجـزاء هـو عدم انصراف آثار العقد إلى الأصيل، إلا أنها لا تقرر هذا الجزاء إذا كان من تعاقد مع النائب يستوي عنده أن يتعامل مع الأصيل أو النائب [٢] ، ونرى أن المقاول يستوي عنده ذلك ، لأنـه لن يتعـرض للمسـائلة من الناقل مرة أخرى •

**ويثور التساؤل أيضا عن دعوى المسئولية التي قصر المشرع استعمالها على من يعمل النقل لحسـابه ، هل تقتصر علـى دعـوى المسئولية العقدية ، أم تشمل دعوى المسـئولية التقصيريـة أيضـا ؟** للإجابة على هذا التساؤل ذهب الرأي [١] إلى القول بأن مؤدى نـص المادة ١٤٩ سالفة الذكر يسمح لمن يعمـل لحسـابه المقـاول بـالرجوع على المقاول بمقتضى قواعد المسئولية العقدية فقط، وذلك تطبيقا لمبدأ عدم جواز الخيرة بين المسـئولية العقديـة والمسـئولية التقصيريـة أمـا

---

[١] راجع : د. رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص ٣٧٠، ٣٧١.

[٢] راجع : المادة ١٠٦ من القانون المدني المصري •

بالنسبة للغير فلا يجوز له الرجوع على المقاول البحري سواء كان أساس الرجوع هو قواعد المسئولية العقدية أو المسئولية التقصيرية ، ولكن يقتصر هذا المنع من الرجوع بدعوى المسئولية التقصيرية على تعويض الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة ، أما إذا كان أساس الدعوى هو خطأ المقاول أو تابعيه الذي سبب ضرر الغير ، كإصابة أحد الأشخاص أو الإضرار ببضاعة الغير ، فإنه لا يوجد ما يمنع من أصابه الضرر من طلب التعويض طبقا للقواعد العامة للمسئولية التقصيرية[1] .

**تحديد مسئولية المقاول البحري**

تنص المادة ١٥١ من القانون البحري على أن " **تسري على المقاول البحري أحكام تحديد المسئولية المنصوص عليها في المادة ٢٣٣ من هذا القانون** " .يتضح من ذلك أن المقاول البحري لا يلتزم بتعويض كامل الضرر الناتج عن هلاك أو تلف البضاعة محل عقد الشحن والتفريغ ، وإنما أجاز له أن يتمسك في مواجهة المتعاقد الآخر بتحديد مسئوليته بمبلغ محدد كحد أقصى لما يمكن أن يدفعه كتعويض ، وذلك على خلاف ما تقرره القواعد العامة التي توجب أن يكون التعويض جابرا للضرر ومعادلا له . وقد سوى المشرع في هذا الشأن بين المقاول البحري والناقل البحري الذي نصت المادة ٢٣٣ على أن تتحدد مسئوليته أيا كان نوعها عن هلاك البضائع أو تلفها بما

---

[1] راجع د./ رفعت فخري ، المرجع السابق ، رقم ١٧٠ ، ص٣٧٥ .

لا يجاوز ألفي جنيه عن كل طرد أو وحدة شحن أو بما لا يجاوز ستة جنيهات عن كل كيلو جرام من الوزن الإجمالي للبضاعة ، أي الحدين أعلى ٠ وإذا اجتمعت الطرود أو الوحدات في حاويات ، وذكر في سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التي الحاوية عد كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الأعلى للمسئولية ، وإذا لم تكن الحاوية مملوكة للناقل أو مقدمة منه وهلكت أو تلفت اعتبرت طردا أو وحدة مستقلة ٠

و من الجدير بالذكر أنه لا يجوز للمقاول أن يتمسك بتحديد مسئوليته إلا عن هلاك البضائع أو تلفها في مواجهة من يعمل المقاول لحسابه ، أما المسئولية التقصيرية للمقاول عن الأضرار الأخرى تجاه الغير فلا يسري عليها هذا التحديد [1]٠

ويذهب بعض الفقه [1] إلى القول بأن الإحالة الواردة في المادة ١٥١ لا تقتصر على مقدار التحديد القانوني للمسئولية القانونية للناقل البحري الواردة في المادة ٢٣٣ بل تشمل جميع أحكام تحديد المسئولية الواردة في المواد التالية لها ٠ ولكننا نؤيد رأيا آخر [2] يأخذ بصراحة نص المادة ١٥١ التي أحال فيها المشرع إلى المادة ٢٣٣ فقط ، وهذا يعني عدم تطبيق القواعد الأخرى لتحديد مسئولية الناقل ،

---

[1] راجع: د٠ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٩٢ ٠

[2] راجع: د٠ رفعت فخري، المرجع السابق ، رقم١٧٠ ، ص٣٧٥ ٠

ومن ثم يجوز للمقاول أن يتمسك بالمبلغ الذي تتحدد به المسئولية عن هلاك أو تلف البضائع الناتج عن خطئه أو خطأ تابعيه طبقا لأحكام المادة ٢٣٣في جميع الأحوال ، أي بغض النظر عن نوع هذا الخطأ أو درجة جسامته .

وإذا كان مبرر تحديد المسئولية في القانون البحري عموما هو تشجيع النقل البحري وعدم إرهاق القائمين علية بمسئولية مشددة تؤدي إلى العجز والانهيار ، فقد رأى البعض[٣] أن تحديد مسئولية المقاول البحري أسوة بالناقل يحقق العدالة ،لأن أغلب الأضرار التي تلحق بالبضائع تحدث خلال عملية الشحن والتفريغ ، لكننا نرى أن مساواة المقاول البحري بالناقل يبدو منتقدا ، لأن مسئولية الناقل تقوم على أساس الخطأ المفترض مما يبرر تحديد المسئولية ، أما مسئولية المقاول فتقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات ،مما يجعل التسوية بينهما محل نظر[١].

---

[٣] راجع :د٠ سمير الشرقاوي ، المرجع السابق ، ص٣٠٩ .

(١)راجع: د٠ مختار بريري ، المرجع السابق ، ص٢٦٩ .

# المبحث الرابع

## وكيل العبور le transitaire

### دور وكيل العبور

يظهر دور وكيل العبور في حالة نقل البضائع على مراحل أو بوسائل نقل مختلفة ، فهو يتدخل في المرحلة المتوسطة التي تفصل بين مرحلتي أو وسيلتي نقل البضائع ، حيث يتسلم البضائع من الناقل البحري ويعيد إرسالها إلي ناقل آخر ليقوم بنقلها بحرا أو نهرا أو جوا أوبرا ، وقد يتسلم البضاعة من أي من هؤلاء الناقلين ليعيد إرسالها إلي ناقل بحري آخر ليتولى توصيلها إلى الميناء المقصود • ولا يقتصر دور وكيل العبور على القيام بأعمال مادية لحساب موكله ولكنه يقوم أساسا بأعمال قانونية ، تتمثل في استلام البضائع من الناقل الأول وإبرام عقد النقل مع الناقل الثاني ، بالإضافة إلى المحافظة على البضائع خلال فترة وجودها لديه والتأمين عليها أثناء عملية النقل الثانية •

### النظام القانوني لوكيل العبور

لم ينظم القانون البحري الجديد القواعد الخاصة بوكيل العبور ، رغم أهمية نشاط الترانزيت في الموانئ المصرية ، وخاصة في ميناء دمياط وميناء بور سعيد ، حيث تفرغ الحاويات من جميع موانئ العالم ثم يعاد شحنها إلي مواني الوصول النهائية •

ولذلك يتحدد المركز القانوني لوكيل العبور تبعا للحقوق والالتزامات التي يتضمنها العقد الذي ينظم علاقته بالطرف الآخر ٠ وقد استقر الرأي على عدم اعتبار وكيل العبور ناقلا [١] لأن التزامه الأساسي ليس نقل البضائع من مكان إلى آخر ٠ كما استقر الرأي أيضا على اعتباره وكيلا ، لأنه يقوم بأعمال قانونية لحساب الغير ، ولكن وقع الخلاف بشأن مدى وكيلا عاديا أو وكيلا بالعمولة ٠والواقع أن ما يميز الوكالة العادية عن الوكالة بالعمولة هي الطريقة التي يتعاقد بها الوكيل ، فإذا كان يتعاقد باسمه الشخصي أعتبر وكيلا بالعمولة ، أما إذا كان يتعاقد باسم موكله فهو وكيل عادي ٠ ولذلك لا يمكن القطع بصفة وكيل العبور دون الرجوع إلى العقد الذي يربطه بالموكل ويحدد حقوق والتزامات كل منهما [٢].

## حقوق والتزامات وكيل العبور

يرتب عقد وكالة العبور ، شأنه في ذلك شأن كافة العقود ، التزامات وحقوق متبادلة بين طرفيه ، وهما وكيل العبور والموكل ، بحيث تعتبر حقوق أحد الطرفين التزامات على الطرف الآخر ، ولما كان هذا العقد من العقود الرضائية فلأصل أن يتولى الطرفين تحديد

---

[١] راجع:د٠ مصطفى طه المرجع السابق ، رقم ٢٩٥،د٠ رفعت فخري ، السابق رقم١٧٢ .

[٢] راجع : د٠ رفعت فخري ، المرجع السابق ، ص٣٧٨ ٠وهذا هو رأي د٠ مصطفى طه أيضا رغم أنه ممن يرون أنه وكيل عادي ، راجع ص ٢٥٣ .

هذه الحقوق والالتزامات ، وما لم يتم الاتفاق عليه يسري بشأنه نصوص قانون التجارة الجديد الخاصة بالوكالة التجارية بما لا يتعارض مع العرف والعادات البحرية ، فإذا لم يوجد نص أو اتفاق أو عرف أو عادة تسري القواعد العلة للوكالة الواردة في القانون المدني٠

## أولا: التزامات وكيل العبور

**١- استلام البضاعة من الناقل الأول** :ويقتضي تنفيذ هذا الالتزام قيام وكيل العبور باتخاذ الإجراءات الجمركية والإدارية اللازمة لاستلام البضاعة ٠ ويلتزم بفحص البضاعة واتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على حقوق موكله ، وإخطار الموكل بالهلاك أو التلف الذي وجده في البضائع وإرسال المستندات التي أثبت فيها ذلك إلى المكل في أقرب وقت لكي يتخذ إجراءات المسئولية ضد الناقل ٠ كما يلتزم بالمحافظة على البضائع خلال الفترة ما بين رحلتين ، أي وهي في حيازته ، وذلك بما يتناسب مع طبيعة البضاعة ٠

**٢- إعادة إرسال البضائع** : ويقتضي تنفيذ هذا الالتزام قيام وكيل العبور بإبرام عقد النقل مع الناقل الثاني وتسليمه البضائع محل النقل ٠ والأصل أن يبرم العقد باسم ولحساب موكله ، ومع ذلك يجوز الاتفاق على أن يبرم العقد باسمه ، وفي هذه الحالة يعتبر وكيلا بالعمولة ٠ ويلتزم بالتأمين على البضائع خلا رحلة النقل الثانية إذا كلفه الموكل بذلك ، فإذا لم يصدر الموكل تعليمات بها الشأن التزم باتخاذ ما يقضي

به العرف البحري • كما يجب على وكيل العبور أن يتخذ الإجراءات الجمركية والإدارية والصحية اللازمة لإعادة شحن وإرسال البضائع • ويلتزم بإصدار التعليمات إلى الناقل والتحقق من سلامة شحن البضائع عن القيام ، ولكن ليس منى ذلك التزامه بتنفيذ وسلامة عملية النقل ، لأن هذه مسئولية الناقل أما وكيل العبور فينتهي دوره بمجرد إعادة إرسال البضائع من ميناء القيام •

ولما كان وكيل العبور محترفالهذا العمل فقد ذهب الرأي إلى القول بأنه لا يكفي لإخلاء ساحة وكيل العبور من المسئولية عن إعادة إرسال البضائع أن يكون قد التزم الدقة في تنفيذ تعليمات الموكل وإنما يجب عليه بإبداء النصح للموكل ودعوته لتعديل تعليماته إذا لم تكن مناسبة أو كان سيترتب على تنفيذها ضرر • ولكن لا يعني ذلك التزام وكيل العبور بتقديم المشورة القانونية للموكل ، لأن ذلك من عمل رجال القانون [١] • ولكن لا مانع من أن يكون تقديم هذه المشورة محل اتفاق خاص بين الموكل ووكيل العبور •

**<u>حقوق وكيل العبور</u>**

تتمثل هذه الحقوق في التزام الموكل بدفع الأجر المتفق عليه أو طبقا لما يجري عليه العرف البحري كأجر للمثل في حالة عدم وجود

---

[١] راجع: د• مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٢٩٦ ،ص٢٥٥ ، د• رفعت فخري ، المرجع السابق ، رقم١٧٣ ، ص٣٨٠ ، د• مختار بريري ، المرجع السابق ، رقم٢٦٧ ، ص٢٧٢ •

اتفاق • ويكون لوكيل العبور الحق في استرداد المصروفات والنفقات التي دفعها لتنفيذ مهمته ، كمصاريف التفريغ وإعادة الشحن وإيداعها المخازن وأجرة إعادة النقل ومقابل التأمين والرسوم ونفقات التخليص الجمركي • وعلى وكيل العبور أن يقدم للموكل حسابا مفصلا عن كل ذلك •

**مسئولية وكيل العبور**

يسأل وكيل العبور في مواجهة الموكل طبقا للقواعد العامة لمسئولية الوكيل ، وذلك عن الأخطاء التي تقع منه أو من تابعيه في تنفيذ الأعمال التي كلفه بها الموكل • وتقوم مسئولية وكيل العبور على أساس الخطأ واجب الإثبات ، حيث يجب على الموكل إثبات الخطأ والضرر وعلاقة السببية بينهما • وإذا قامت مسئولية وكيل العبور فإنه يلتزم بتعويض كامل الضرر الذي لحق بالموكل طبقا للقواعد العامة ، ما لم يتفق على مقدار هذا التعويض ، لأن المشرع لم يضع قواعد خاصة بتحديد مسئوليته •

# الباب الثالث
# استغلال السفينة

**تمهيد وتقسيم:**

بدأت استغلال السفينة بأن يستعملها مالكها في نقل بضائعه من مكان إلى آخر عن طريق البحر ، وهذه الصورة البسيطة لا تثير أي مشكلة لأن الناقل والشاحن أو المرسل إليه شخص واحد •

ومع زيادة حركة التجارة بين الدول واستخدام البحر كوسيلة نقل اقتصادية التكاليف ، ظهرت طائفة من التجار الذين لا يملكون سفنا ويريدون نقل بضائعهم ذات الحجم الكبير ، ولذلك لجئوا إلى إيجار سفن الغير لاستخدامها في نقل هذه البضائع مقابل دفع مبلغ محدد كإيجار للسفينة ، سواء كان إيجارها غير مجهزة أو مجهزة بالرحلة أو لمدة محددة •

وإلى جوار هؤلاء التجار الكبار يوجد طائفة أخرى من صغار التجار يريدون نقل بضائعهم ولكن لا يحتاجون لإيجار سفينة كاملة و لذلك يلجئون إلى نقلها عن طريق عقد نقل يبرمونه مع أحد الناقلين بصرف النظر عن السفينة التي سيتم نقل البضائع عليها • وإلى جوار نقل البضائع تستخدم السفينة في نقل الأشخاص •

وإذا كانت عملية نقل البضائع هي الملاحة الرئيسية لاستغلال السفينة فإن استغلال السفينة قد يتم في القيام بعمليات ملاحة مساعدة ،

مثل قطر سفينة أخري أو إرشادها أثناء عبور الممرات المائية والدخول والخزوج من الموانئ •

ونظرا لأهمية النقل البحري من الناحية الاقتصادية فقد اهتم المشرع بتنظيم العقود المتعلقة باستغلال السفينة ، سواء كان محل العقد هو السفينة ذاتها ، مجهزة أو غير مجهزة ، أو كان محل العقد نقل البضائع بواسطة السفينة ، أو كان محل العقد هو استخدام السفينة في تقديم مساعدة لسفينة أخرى • وقد خصص المشرع المصري الباب الثالث من قانون التجارة البحري لتنظيم استغلال السفينة ( م ١٥٢ ـ م ٢٩١ ) حيث تناول في **الفصل الأول عقود إيجار السفينة** ( م ١٥٢ ـ م ١٩٥ ) أما **الفصل الثاني** فقد خصصه لقواعد **عقد النقل البحري للبضائع والأشخاص** ( م ١٩٦ ـ م ٢٧٨ ) وقد تناول **في الفصل الثالث قواعد عقد القطر** ( م ٢٧٩ ـ م ٢٨١ ) وأخيرا تناول في **الفصل الرابع القواعد العامة للإرشاد البحري** ( م ٢٨٢ ـ م ٢٩١ ) • وسنتبع في دراسة القواعد استغلال السفينة ذات المنهج الذي اخذ به المشرع في قانون التجارة البحري •

# الفصل الأول
# عقود إيجار السفينة

تقسيم:

بدأ المشرع بوضع الأحكام العامة لإيجار السفينة ، وهي تسري على كل عقود الإيجار ، ثم تناول الصور المختلفة لإيجار السفينة ، وهي:

١- إيجار السفينة غير مجهزة Bareboat , Demise charter أي تأجيرها لمدة معينة مقابل أجر محدد ، بدون الطاقم وغير مزودة بالمؤن ولا بالوقود ، حيث يتولى المستأجر هذا التجهيز ٠

٢- إيجار السفينة مجهزة ، سواء كان الإيجار لمدة محددة Time-charter أو كان الإيجار بالرحلة Voyage charter ٠

وعلى ذلك سنقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث : نتناول في الأول الأحكام العامة ، أما الثاني فنخصصه لدراسة صور إيجار السفينة ٠

# المبحث الأول

# الأحكام العامة لعقود إيجار السفينة

**تعريف عقد إيجار السفينة :**

عرفت المادة ١٥٢ من قانون التجارة البحري إيجار السفينة بأنه" **عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها مقابل أجرة ، وذلك لمدة محددة (التأجير بالمدة ) أو للقيام برحلة أو رحلات معينة ( التأجير بالرحلة)** " يتضح من ذلك أن إيجار السفينة يتم بناء على عقد يبرم بين المؤجر والمستأجر ، ومن ثم يجب أن تتوافر في هذا العقد الأركان والشروط العامة التي يجب توافرها في العقود عموما ٠ حيث يشترط أن تتوافر في طرفي العقد الأهلية القانونية اللازمة لإبرامه ، وأن يعبر كل منهما عن إرادته تعبيرا حرا خاليا من أي عيب من عيوب الإرادة ، سواء كان الغلط أو التدليس أو الإكراه أو الاستغلال ٠ وإذا كان المستأجر أجنبيا فإنه يجب مراعاة ما تقرره المادة ( ١/١٢ ) من قانون التجارة البحري التي تحظر تأجير السفن المصرية لأجنبي لمدة تزيد على سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص ، وهو وزير النقل ٠ وإذا كانت السفينة مملوكة على الشيوع فإنه لا يجوز لمدير الشيوع أن يؤجرها إلا بإذن من أغلبية المالكين إذا كانت مدة الإيجار تزيد عن سنة (م ١/٢٠ بحري) سواء كان المستأجر مصريا أو أجنبيا ٠

كما يشترط أن يكون محل العقد منشأة يتوافر فيها وصف السفينة ،وأن يكون سبب العقد مشروعا لا يخالف النظام العام أو الآداب •

ويعتبر عقد إيجار السفينة من العقود الرضائية التي تنعقد بمجرد تبادل الإيجاب والقبول بين طرفيه ، حيث لم يشترط المشرع شكلا محددا أو صيغة معينة لهذا العقد ، ومن ثم يجوز للطرفين أن يضعا في العقد أي شرط يرون أنه يحقق مصالحهم ، طالما لا يتعارض مع قاعدة قانونية آمرة أو النظام العام أو الآداب • ويرى الفقه[1] أن أحكام الفصل الأول من الباب الثالث من القانون البحري هي أحكام مكملة ومفسرة لإرادة طرفي العقد ، ومن ثم لا تنطبق إلا في حالة عدم الاتفاق على أحكام مختلفة ، وذلك لأن القوة الاقتصادية لطرفي العقد متقاربة مما تنتفي معه الحاجة إلى تدخل المشرع لحماية المستأجر بقواعد آمرة ، كما هو الشأن بالنسبة لعقد النقل البحري• ومع ذلك فقد جرى العمل على وجود نماذج موحدة لعقود إيجار السفينة تتضمن الشروط الدارجة وتترك بعض الشروط على بياض يتم كتابتها تبعا للظروف الخاصة بالمتعاقدين • ولكن لا يترتب على ذلك اعتبار العقد الذي يتم طبقا لهذا النموذج من عقود الإذعان ، لأن الغرض من وضع هذا النموذج هو تيسير التعامل وليس إخضاع إرادة المستأجر لإرادة المؤجر • ويوجد نوعان من نماذج عقد إيجار السفينة ، الأول : نموذج عام يستخدم في الحالات التي يتم فيها الإيجار لنقل أي نوع من البضائع ، سواء كان الإيجار لسفينة مجهزة

---

[1] راجع : د./ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٠٣ •

أو غير مجهزة ٠ أما النموذج الثاني فهو خاص بإيجـار السفينة لنقل نوع معين من البضائع ، مثل الفحم أو البترول أو القمح أو الأخشـاب أو غيرها ٠

**إثبات العقد**

تنص المادة ١٥٣ من قانون التجـارة البحـري علـى أن " لا يثبت عقد إيجـار السـفينة إلا بالكتابـة ، عدا تـأجير السـفينة التـي لا تزيـد حمولتها الكلية على عشرين طنا "٠ يتضـح مـن ذلـك أن المشـرع لـم يجعل الكتابة ركنا في عقد إيجار السفينة ، ومن ثم لا يترتب على عدم الكتابة بطلان العقد ، ولكـن اشـترط المشـرع الكتابـة كوسيلة لإثبـات العقد ، نظرا لأهميته وكثرة شـروطه ممـا يحسـن عـدم تركـه لذاكـرة الطرفين منعا للنسيان وكثرة المنازعات ٠

ويقتصر شرط الإثبات بالكتابة على عقـد إيجـار السـفينة التـي تزيـد حمولتها الكلية على عشرين طنا ،أما السفينة التي تقل حمولتها الكليـة عن ذلك فلا تخضع هذا الشرط، ومن ثـم يجـوز إثبـات عقـد إيجارهـا بكافة طرق الإثبات طبقا للقاعدة العامة للإثبات في المـواد التجاريـة٠ ومن الملاحظ أن المشرع يعتد في هذا المجال بالحمولة الكلية للسفينة التي تحسب على أساس أبعاد السـفينة وليس بالحمولـة الصافيـة التـي تحسب على أساس المساحة المعدة للاستغلال ، وهي أقل فـي الحجـم من الأولى٠

## عدم التجديد الافتراضي لعقد الإيجار

تعتبر مدة عقد إيجار السفينة من الشروط الأساسية للعقد ، وينتهي العقد بانتهاء المدة المحددة في العقد ، وبالتالي يلتزم المستأجر بأن يرد السفينة إلى المؤجر ، فإذا ظلت السفينة في حيازة المستأجر بعد انتهاء المدة المحددة في العقد فقد قرر المشرع أن ذلك لا يعتبر تجديدا ضمنيا للعقد (م١٦٠بحري) ، ويعتبر هذا الحكم منطقيا لأنه اشترط الكتابة لإثبات عقد إيجار السفينة ٠

## الاحتجاج بعقد الإيجار على الغير

وضعت المادة ١/١٥٤ من قانون التجارة البحري مبدءا يقضي بأنه " لا يترتب على بيع السفينة إنهاء عقد إيجارها" حتى لا يؤدي ذلك للإضرار بالمستأجر أو الغير ٠ ولكي يستفيد المستأجر والمؤجر من هذا المبدأ فقد أراد المشرع أن يكفل للمشتري العلم بالإيجار ، ولذلك اشترط المشرع أن يكون عقد الإيجار مقيدا في سجل قيد السفن ، وذلك إذا كانت الحمولة الكلية للسفينة تزيد على عشرين وكانت مدة الإيجار تزيد على سنة،أما إذا قلت مدة الإيجار عن سنة فإنه يحتج به على المشتري ولو لم يقيد العقد في سجل قيد السفن ٠ أما السفن التي تقل حمولتها الكلية عن ذلك فلا تخضع للقيد في سجل قيد السفن كشرط للاحتجاج بعقد إيجارها على الغير ، ولو زادت مدته عن سنة ، ويعتبر ذلك منطقيا لأن عقد إيجار هذه السفن لم يشترط المشرع الكتابة لإثباته ٠

## حقوق المستأجر

١ - **الحق استغلال السفينة في نقل الأشخاص والبضائع** ٠ نصت المادة ١٥٦ من قانون التجارة البحري على انه " للمستأجر أن يستغل السفينة في نقل الأشخاص وفي نقل البضائع ولو كانت مملوكة للغير إلا إذا نص في عقد الإيجار على غير ذلك "٠ يتضح من ذلك أن المشرع قد جعل المبدأ هو حرية المستأجر في استغلال السفينة المؤجرة سواء كان في نقل الأشخاص أو في نقل بضائعه أو في نقل بضائع الغير ٠ وذلك ما لم يتفق صراحة بين المؤجر والمستأجر على قصر استغلال السفينة في نقل الأشخاص أو بضائع المستأجر أو بضائع الغير ، ففي هذه الحالة يجب على المستأجر احترام ما تم الاتفاق عليه ٠

٢ ـ **حق المستأجر في تأجير السفينة من الباطن** ٠ وضعت المادة ١/١٥٧ من القانون سالف الذكر مبدءا يقرر للمستأجر الحق في تأجير السفينة من الباطن ، ولاشك أن ذلك يخول المستأجر حرية واسعة في استغلال السفينة المؤجرة بما يتناسب مع الظروف التي قد تواجهه و تمنعه من استغلالها لحسابه ، وفي هذه الحالة يكون من مصلحة المستأجر تأجيرها إلى الغير الذي يستغلها مقابل دفع أجرة محددة ٠ ولكن جعل المشرع هذه القاعدة من القواعد المكملة ، ومن ثم يجوز الاتفق في عقد الإيجار على حرمان المستأجر من حق تأجير السفينة من الباطن ٠

وفي حالة تأجير السفينة من الباطن يظل المستأجر الأصلي مسئولا قبل المؤجر عن الالتزامات الناشئة عن عقد الإيجار (م٢/١٥٧ بحري) ٠ ولا تنشأ عن الإيجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن ، ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على هذا المستأجر بما لا يجاوز ما هو مستحق عليه للمستأجر الأصلي وذلك دون الإخلال بقواعد المسئولية التقصيرية ( م ٣/١٥٧بحري) ٠

**ضمانات الوفاء بالأجرة**

يرتب عقد الإيجار على عاتق المستأجر التزاما بأن يدفع للمؤجر الأجرة المتفق عليها في العقد ، فإذا تأخر المستأجر أو امتنع عن تنفيذ هذا الالتزام على النحو المتفق عليه فقد منح المشرع للمؤجر ضمانات تساعده في استيفاء الأجرة ، وهذه الضمانات هي:

١-**حق حبس البضائع** : قررت المادة ١٥٨ من قانون التجارة البحري لمؤجر السفينة حق حبس البضائع الموجودة على السفينة والمملوكة للمستأجر لاستيفاء الأجرة المستحقة له وملحقاتها ، ولكن لا يشمل حق الحبس البضائع المملوكة للغير ٠ ولما كان استعمال حق حبس البضائع قد يضر بالمستأجر ، فقد أجاز له المشرع أن يطلب من قاضي الأمور الوقتية أن يرفع حبس البضائع نظير تقديم الكفالة التي يقدرها القاضي ، فإذا أمر القضي بذلك ودفع المستأجر الكفالة المقررة ينتهي حبس البضائع ٠ أما إذا رفض القاضي طلب المستأجر أو إذا لم يدفع المستأجر الكفالة ، فلا مفر من بيع البضائع التي

يستعمل عليها المؤجر حق الحبس ، وفي هذه الحالة يأمر القاضي بإخراج البضائع من السفينة وإيداعها عند أمين يعينه القاضي الذي يأمر ببيعها كلها أو بيع جزء منها وفاء للأجرة المستحقة وملحقاتها ، ويعين القاضي ميعادا للبيع وكيفية إجرائه .

٢- **حق الامتياز :** قرر المشرع (م ١٥٩بحري) للمؤجر حق امتياز على الثمن الناتج من بيع البضائع التي استعمل عليها المؤجر حق الحبس طبقا للمادة ١٥٨ سالفة الذكر ، وعلى ذلك يستوفي المؤجر دين الأجرة وملحقاتها بالأولوية على غيره من الدائنين .

## المبحث الثاني
## عقد إيجار السفينة غير مجهزة

**تعريفه العقد وطبيعته:**

عرفت المادة ١٦١ من قانون التجارة البحري إيجار السفينة غير مجهزة بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة دون تجهيزها بمؤن أو بحارة أو بعد تجهيزها تجهيزا غير كامل ". يتضح من ذلك أنه إذا كان من الضروري أن يرد الإيجار منشأة لها وصف السفينة الصالحة للملاحة البحرية ، فإن الإيجار في هذه الحالة يرد على السفينة وهى غير مهيأة للملاحة البحرية ، أي غير مجهزة بالبحارة والمؤن والوقود

وكافة مستلزمات الرحلة البحرية، ويأخذ نفس الحكم تجهيز السفينة ببعض هذه التجهيزات • ولكي يستفيد المستأجر بالسفينة المؤجرة يجب عليه تجهيزها أو استكمال التجهيزات التي لم يضعها المؤجر تحت تصرف المستأجر •

وتلجأ شركات النقل البحري إلى هذه الصورة من صور إيجار السفينة لكي تلبي الاحتياجات الطارئة التي تقتضي زيادة عدد السفن لمواجهة الطلب الزائد ، ولاشك أن ذلك أقل تكلفة ، نظرا لارتفاع أسعار السفن وما يتوافر لدى المستأجر من إمكانية تجهيز السفينة •

ويعتبر عقد إيجار السفينة غير مجهزة عقد إيجار منقول ذي طبيعة خاصة ،بالنظر إلى طبيعة السفينة ، ومن ثم فهو يخضع لم يتفق عليه المتعاقدين ، فإذا لم يوجد اتفاق تنطبق نصوص القانون البحري ، فإذا لم يوجد نص تنطبق قواعد العرف البحري ثم العادات البحرية ، وأخيرا تنطبق قواعد القانون المدني المتعلقة بإيجار المنقول[1] ، باعتبارها قواعد عامة تسري على جميع عقود إيجار المنقول ، في حالة عدم وجود اتفاق أو نص قانوني خاص[2]•

---

[1] المادة ٥٥٨ وما بعدها من القانون المدني المصري •

[2] راجع: د٠/ مختار بريري، المرجع السابق ، رقم ٢٧٧ ، د٠/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٠٦ ، ص٢٦٢ ٠

## آثار عقد إيجار السفينة غير مجهزة

يرتب العقد آثارا متبادلة بين المؤجر والمستأجر ، حيث تعتبر التزامات أحد الطرفين بمثابة حقوقا للطرف الآخر • وسنتناول أولا آثار العقد بالنسبة للمؤجر ، وثانيا آثاره بالنسبة للمستأجر •

### أولا : آثار العقد بالنسبة للمؤجر

١- **الالتزام بتسليم السفينة** • الالتزام الأساسي على عاتق المؤجر عموما هو وضع العين محل الإيجار تحت تصرف المستأجر بحالة صالحة لتأدية الغرض الذي أبرم من أجله العقد • ولم يخرج المشرع عن ذلك بالنسبة لعقد إيجار السفينة حيث نصت المادة ١/١٦٢ من قانون التجارة البحري على أن " يلتزم المؤجر بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ، وفي حالة صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه "• ولا تعني الصلاحية للملاحة وللاستعمال أن المؤجر يلتزم بتجهيز السفينة ، لأن محل الإيجار هو سفينة غير مجهزة ولكنها صالحة في ذاتها للملاحة •

٢- **الالتزام بإصلاح السفينة** •لايقف التزام المؤجر بتسليم المستأجر السفينة صالحة للملاحة عند بداية العقد فقط ، ولكنه يلتزم أيضا بضمان استمرارها صالحة للملاحة وللاستعمال المتفق عليه طوال مدة عقد الإيجار • ولذلك نصت المادة ٢/١٦٢ من قانون

التجارة البحري على أنه " ويلتزم المؤجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال القطع التالفة إذا كان التلف ناشئا عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه ، وإذا ترتب على التلف في هذه الحالات تعطيل استعمال السفينة لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة "٠ يتضح من ذلك أن **التزام المؤجر بالإصلاح أو باستبدال القطع التالفة لا يوجد إلا إذا في الحالات التي لا يسأل فيهاالمستأجر عن إصلاح العطل أو استبدال القطع التالفة ، أي إذا كان ذلك يرجع إلى فعل أو خطأ المستأجر أو تابعيه ، حيث في هذه الحالة يلتزم المستأجر بإصلاح ما يصيب السفينة من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها ( م ٢/١٦٣ بحري ) ٠**

وحتى يحفظ المشرع على حقوق المستأجر ويجعل المؤجر أكثر حرصا على إزالة الأسباب التي أدت إلى تعطيل السفينة في أقرب وقت ، فقد ربط بين إزالة هذه الأسباب وبين استحقاق الأجرة ، حيث منح المؤجر مهلة لا تجاوز أربعا وعشرين ساعة لإزالة هذه الأسبب ، فإذا لم يقم بذلك خلال هذه المهلة ، فلا تستحق الأجرة عن المدة الزائدة التي تبقى السفينة فيها معطلة ٠ ومع ذلك لا يوجد ما يمنع المستأجر من إجراء الإصلاحات أو استبدال القطع التالفة على نفقة المؤجر خصما من الأجرة ، وبعد إعذار المؤجر طبقا للقواعد العامة لعقد الإيجار(م ٢/٥٦٨ مدني)٠

**٣- حق الحصول على الأجرة** :يترتب على عقد الإيجار حق المؤجر في الحصول على الأجرة المتفق عليها في العقد ٠ فإذا تأخر المستأجر أو امتنع عن دفعها ، فقد منح المشرع للمؤجر الحق في حبس البضائع وحق الامتياز على ثمنها كضمانين للوفاء بالأجرة [1]٠

**ثانيا : آثار العقد بالنسبة للمستأجر ٠**

**١- الالتزام بالمحافظة على السفينة :** تنص المادة ١/١٦٣ من قانون التجارة البحري على أن " يلتزم المستأجر بالمحافظة على السفينة واستعمالها في الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة "٠ وليس معنى ذلك أن يلتزم المستأجر باستعمال السفينة فعلا وعدم تركها دون تشغيل ، لأن استعمال السفينة حق للمستأجر ، أما الالتزام فهو باستعمال السفينة في الغرض المتفق علية وفقا لخصائصها الفنية الثابتة في ترخيص الملاحة ٠ وهذا يقتضي منه تجهيز السفينة وأن يعين البحارة ويبرم معهم عقود العمل ويلتزم بأداء أجورهم وغيرها من الالتزامات التي تقع على عاتق رب العمل، كما يتحمل مصروفات استغلال السفينة ونفقات التأمين عليها (م١٦٤ بحري) ٠ كما يتحمل المستأجر نفقات استغلال السفينة، لأن عقد إيجار السفينة غير مجهزة ينقل إلى المستأجر سلطة إدارتها الملاحية والتجارية ٠

---

[1] راجع ما سبق ص ٣٣٠ ،٣٣١ ٠

ويقتضي التزام المستأجر بالمحافظة على السفينة قيامه بإصلاح ما يصيبها من تلف أو باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها ، إذا كان ذلك ناتجا عن سوء استعمال السفينة أو من خطأ المستأجر أو تابعيه (م٢/١٦٣بحري) . أما العطل الذي ينتج عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو الاستعمال العادي لها في الغرض المتفق عليه ، فيلتزم المؤجر بإصلاحه (م٢/١٦٢بحري) .

**٣-الالتزام برد السفينة** .تنص المادة ١/١٦٥ من قانون التجارة البحري على أن " يلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الإيجار بالحالة التي كانت عليها وقت أن تسلمها مع مراعاة الاستهلاك الناشئ عن الاستعمال العادي . ويكون الرد في ميناء تسليم السفينة إلا إذا اتفق على غير ذلك ". يتضح من ذلك أن المستأجر يلتزم برد السفينة عند انتهاء المدة المحددة في عقد الإيجار بحالة صالحة للملاحة البحرية كما تسلمها من المؤجر . ومع ذلك لا يلتزم المستأجر باستبدال ما يتلف من آلاتها وأجهزتها بسبب الاستعمال العادي لها ، لأن هذا الالتزام يقع على عاتق المؤجر (م٢/١٦٢بحري) .

ويكون رد السفينة إلى المؤجر في الميناء الذي تسلمها المستأجر فيه ، إلا إذا اتفق على أن يتم الرد في ميناء آخر .

و في الحالة التي يتم فيهاتأجير السفينة مزودة ببعض المؤن فإن التزام المستأجر بالرد لا يقتصر على السفينة ولكن يشمل هذا الالتزام ما كان على السفينة من مؤن بالحالة التي كانت عليها وقت تسليم

السفينة إليه ، وإذا كانت هذه الأشياء مما يهلك بالاستعمال التزم المستأجر برد ما يماثلها (م١٦٥/٢بحري) ٠

**<u>التعويض عن التأخير في رد السفينة</u>** ٠ تنص المادة ٣/١٦٥ من قانون التجارة البحري على أنه " وإذا تأخر المستأجر في رد السفينة لسبب يرجع إليه التزم بدفع ما يعادل الأجرة عن الخمسة عشر يوما الأولى ، ويدفع ما يعادل مثلي الأجرة عن أيام التأخير التي تزيد على ذلك ، ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا المقدار "٠ يتضح من ذلك أن المشرع يشترط لحصول المؤجر على التعويض عن التأخير في رد السفينة أن يكون التأخير لسبب يرجع إلى المستأجر ، أما إذا كان السبب لا يرجع إليه ، كأن يكون قوة قاهرة ، فلا يلتزم المستأجر بالتعويض ، ويقع على المستأجر عبء إثبات السبب الذي أدى إلى التأخير ، وتختص محكمة الموضوع بتقدير ما إذا كان السبب يرجع إلى المستأجر من عدمه ٠

ويفرق المشرع في تقدير التعويض المستحق للمؤجر بين : **الخمسة عشر يوما الأولى** ، حيث يلتزم المستأجر بدفع ما يعادل لأجرة المتفق عليها ٠ **أما المدة التي تزيد على الخمسة عشر يوما** ، فيلتزم المستأجر بدفع ما يعادل مثلي الأجرة المتفق عليها ٠ ويلتزم المستأجر بدفع هذا التعويض القانوني ولو كان الضرر الذي أصاب المؤجر فعلا أقل من ذلك ، كما لا تتمتع المحكمة بسلطة تقديرية عند الحكم به ٠ أما إذا كان الضرر الذي أصاب المؤجر يزيد على هذا

المقدار الذي حدده المشرع، فقد أجاز له أن يطالب بتعريض الضرر الذي أصابه فعلا ، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بإثبات مقدار هذا الضرر الفعلي ، فضلا عن إثبات علاقة السببية بين هذا الضرر وبين تأخير المستأجر في رد السفينة ٠ وتتمتع محكمة الموضوع بسلطة تقديرية في تقدير هذا التعويض طبقا للقواعد العامة ٠

**٤- الالتزام بضمان رجوع الغير على المؤجر** ٠إذا وقع من الربان أو البحارة خطأ سبب ضرر للغير خلال فترة الإيجار فالأصل أن يلتزم المستأجر بتعريض هذا الضرر بصفته متبوعا مسئولا عن أفعال تابعيه ، وذلك إذا اصطدمت السفينة بسفينة أخرى أو بإحدى المساعدات الملاحية العاملة في الميناء أو مساهمة السفينة في خسارة بحرية مشتركة ٠ ومع ذلك فلا مانع من أن يرجع المضرور على المؤجر ، ففي هذه الحالة قرر المشرع للمؤجر حق الرجوع على المستأجر بمادفعه للمضرور ، حيث تنص المادة ١٦٦ من قانون التجارة البحري على أن " يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر لسبب يرجع إلى استغلال المستأجر للسفينة "٠

ويشترط لقيام التزام المستأجر بضمان رجوع الغير على المؤجر أن يكون الرجوع لسبب يرجع إلى استغلال السفينة ، أما إذا كان الرجوع لسبب يسأل عنه المؤجر فلا يجوز له الرجوع على المستأجر بما دفعه للمضرور ٠

## انقضاء الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة

تنص المادة ١٦٧ من قانون التجارة البحري على أنه " تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير المجهزة بمضي سنتين من تاريخ ردها إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها "٠ يتضح من ذلك أن المشرع يرغب في إنهاء المنازعات الناشئة عن عقد إيجار السفينة في أقرب وقت ممكن ، ولذلك جعل مدة التقادم سنتين لا يجوز بعد مضيهما رفع الدعوى ، سواء من المؤجر أو من المستأجر ٠ وجعل المشرع بداية هذه المدة من تاريخ رد السفينة إلى المؤجر أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها ٠ ويرى بعض الفقه أنه كان من الأفضل أن يجعل المشرع بداية مدة التقادم هي انتهاء عقد الإيجار [1] ٠ ولكننا نرى أن التاريخ الذي أخذ به المشرع لبداية التقادم أفضل ، لأنه هو الوقت الذي يستطيع فيه المؤجر الوقوف على حالة السفينة وما إذا كان يوجد سبب لرفع دعاوى تعويض من عدمه، ولا شك أن هذا يحقق مصلحة المؤجر إذا تأخر المستأجر في رد السفينة ٠

---

[1] راجع: د٠/مصطفى طه ،المرجع السابق ، رقم٣١٠ ،د٠/ مختار بريري ، المرجع السابق ، رقم٢٨٦ ٠

# المبحث الثاني

# عقد إيجار السفينة مجهزة

تقسيم : _

تناول المشرع القواعد المتعلقة بإيجار السفينة مجهزة في المواد من ١٦٨ إلى ١٩٥ من قانون التجارة لبحري ، حيث بدأ بالأحكام العامة لهذا النوع من الإيجار ، ثم تناور الأحكام الخاصة بنوعي هذا الإيجار ، وهما : التأجير بالمدة والتأجير بالرحلة ٠ وعلى ذلك سنقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب ، نتناول في الأول الأحكام العامة ، أما الثاني فنخصصه للإيجار بالمدة ، وأخيرا المبحث الثالث الإيجار بالرحلة ، وهي ذات الخطة التي اتبعها المشرع ٠

## المطلب الأول

## الأحكام العامة لإيجار السفينة مجهزة

**تعريف العقد**

عرفت المادة ١٦٨ من قانون التجارة البحرية عقد إيجار السفينة مجهزة بأنه " عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر ، وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو برحلات معينة " ٠ يتضح من ذلك أن إيجار السفينة مجهزة يتم

بمقتضى عقد ، ومن ثم يجب أن تتوافر كافة الأركان والشروط اللازمة للعقد عموما ولعقد إيجار السفينة خصوصا[1] ٠ ويختلف هذا النوع من الإيجار عن إيجار السفينة غير مجهزة في التزام المؤجر بتقديم السفينة كاملة التجهيز ،من حيث الطاقم والمؤن وكل ما يلزم السفينة خلال الرحلة البحري ، وعلى ذلك فإنه لا يترتب على هذا الإيجار انتقال الإدارة الملاحية للسفينة إلى المستأجر ولكن قد تنتقل إليه الإدارة التجارية ، وذلك عكس إيجار السفينة غير مجهزة حيث تنتقل إدارتها الملاحية والتجارية إلى المستأجر ، ومن ثم يكون مسئولا عن الأضرار الناشئة عن استغلالها ٠

ويأخذ إيجار السفينة مجهزة إحدى الصورتين الآتيتين : **الأولى هي الإيجار بالمدة ، أما الثانية فهي الإيجار بالرحلة** ٠ ويعتبر أهم ما يميز بين هاتين الصورتين هو مدى انتقال إدارة السفينة إلى المستأجر ، حيث في الأولى تنتقل إليه الإدارة التجارية وتظل للمؤجر الإدارة الملاحية ، أما في الصورة الثانية فيظل للمؤجر سلطة الإدارة الكاملة للسفينة ، سواء كانت الإدارة الملاحية التي تشمل قيادتها وصيانتها وتزويدها بالوقود والزيوت والمؤن اللازمة للمعيشة ، أو الإدارة التجارية للسفينة التي تتعلق بالنشاط التجاري لها ، مثل إبرام عقود

---

(1) راجع ما سبق ص٣٢٥ وما بعدها ٠

الإيجار أو عقود نقل البضائع واستلام البضائع والمحافظة عليها أثناء عملية النقل حتى تسليمها إلى أصحاب الشأن فيها [٢] ٠

**مسئولية المؤجر**

تنص المادة ١٦٩ من قانون التجارة البحري على أن " يسأل المؤجر عن الضرر الذي يصيب البضائع التي يضعهاالمستأجر في السفينة ، إلا إذا أثبت إنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذها "٠يتضح من ذلك أن مسئولية المؤجر عن البضائع التي بضعها المستأجر في السفينة تقوم على الخطأ المفترض ، ومن ثم يلتزم بتعويض أي ضرر يصيب هذه البضائع ، مثل التلف أو الهلاك أو النقص ٠ ومع ذلك فلم يجعل المشرع قرينة خطأ المؤجر من القرائن القانونية القاطعة ولكنه جعلها من القرائن البسيطة ، حيث أجاز للمؤجر نفي الخطأ ومن ثم نفي مسئوليته عن الضرر الذي أصاب البضائع ، وذلك بأن يثبت أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة وأن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذ هذه الالتزامات ٠ ويرى بعض الفقه [١] أن المؤجر يقوم بنفي الخطأ ولا يلتزم بإثبات القوة القاهرة أو خطأ المستأجر ، أي إثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر ٠ ولكننا نرى أن

---

[٢] راجع: د٠ أحمد حسني، المرجع السابق ، ص ٧٧ ٠

[١] راجع: د٠/مختار بريري ، المرجع السابق ، رقم٢٨٨ ص٢٩٠ ، د٠/ عاطف الفقي ، قانون التجارة البحرية ،طبعة ١٩٩٨، ص٢٨٥ ٠

المشرع لا يكتفي بأن يثبت المؤجر أنه قام بتنفيذ التزاماته كاملة لكي تنتفي مسئوليته عن الضرر الذي أصاب البضائع ، ولكنه اشترط أيضاأن يثبت المؤجر أن الضرر لم ينشأ عن تقصيره أو تقصير تابعيه في تنفيذ هذه الالتزامات ، وإثبات ذلك لا يتحقق إلا بإثبات السبب الأجنبي الذي أحدث الضرر •

**مسئولية المستأجر**

تنص المادة ١٧٠ من قانون التجارة البحري على أن " يسأل المستأجر عن الضرر الذي يصيب السفينة أو البضائع المشحونة فيها إذا كان ناشئا عن سوء استغلاله للسفينة أو عن عيب في البضائع التي وضعها فيها " •يتضح من ذلك المشرع يقرر مسئولية المستأجر عن الضرر الذي يصيب السفينة المؤجرة أو البضائع المشحونة فيها ، وذلك في حالة إيجار السفينة بالمدة حيث تنتقل إلى المستأجر الإدارة التجارية للسفينة ، وكذلك في حالة إيجارها بالرحلة رغم احتفاظ المؤجر بالإدارة التجارية والملاحية للسفينة • ولم يقم المشرع مسئولية المستأجر في هذه الحالات على أساس الخطأ المفترض ، كما هو الشأن بالنسبة للمؤجر ، ولكنه أقامها على أساس الخطأ واجب الإثبات ، حيث يشترط أن يثبت المضرور ، سواء كان هو المؤجر أو الغير ، أن الضرر ناشئ عن سوء استغلال للسفينة ، وهذا يكون في حالة في الإيجار بالمدة غالبا ، أو أن سبب الضرر هو عيب في البضاعة المشحونة في السفينة •

## تقادم الدعاوى الناشئة عقد إيجار السفينة مجهزة

تنص المادة ١٧١ من قانون التجارة البحري على أن " ١- تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة بمضي سنتين ، ويبدأ سريان المدة في حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة إذا امتدت المدة وفقا للفقرة ( ٢ ) من المادة ١٧٨ أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلا " ٠ ٢- ويبدأ سريان هذه المدة في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة أو من تاريخ العلم بوقوع الحادث الذي جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا ، وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها ٠

٣- ويبدأ سريان المدة في حالة هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن " ٠

يتضح من النص أن المشرع يحدد ميعادا قصيرا لتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة مجهزة ، وهو " سنتين "، كما هو الشأن بالنسبة للدعاوى الناشئة عن عقد إيجار السفينة غير مجهزة ٠ فإذا انقضت هذه المدة فلا يجوز لا للمؤجر ولا للمستأجر أن يرفع دعوى على الآخر طالما كان أساس هذه الدعوى هو عقد إيجار السفينة ، أما الدعاوى التي يرفعها أي منهما على الآخر بسبب غير

عقد الإيجار فلا يتقيد رفعها بهذا الميعاد ، وكذلك الدعاوى التي يرفعها الغير على المؤجر أو على المستأجر ٠

ويبدأ سريان مدة التقادم اعتبارا من أحد الأوقات الآتية : **أولا** : من تاريخ انقضاء مدة العقد ، وإذا حل هذا الوقت أثناء سفر السفينة فإن العقد يمتد إلى نهاية الرحلة ، ولذلك يبدأ ميعاد التقادم من تاريخ انتهاء الرحلة الأخيرة ، وتنتهي الرحلة بوصول السفينة إلى الميناء المتفق عليه وإنزال البضائع منها ٠وكذلك الشأن في حالة الإيجار بالرحلة ، حيث يبدأ سريان التقادم اعتبارا من تاريخ انتهاء كل رحلة ٠ **ثانيا** : إذا حدث بعد إبرام العقد ما يجعل تنفيذه أو الاستمرار في تنفيذه مستحيلا ، فإن مدة انقضاء الدعاوى تبدأ من تاريخ العلم بوقوع هذا الحادث ٠ **ثالثا** : إذا هلكت السفينة فإن مدة التقادم تسري ابتداء من تاريخ شطبها من سجل السفن ٠

## المطلب الثاني

## عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة

**التعريف بالعقد:**

يلتزم المؤجر في هذا العقد بأن يضع معينة صالحة للملاحة وكاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر ، وذلك لمدة محددة لينتفع بها طبقا لما تم الاتفاق علية ٠

ويخضع عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة للقواعد العامة التي سبق إيضاحها ، من حيث كونه عقدا رضائيا ومن حيث إثباته [1] ، ومع ذلك فقد اشترط المشرع ( ١٧٢ بحري ) أن يذكر في عقد إيجار السفينة بالمدة بيانات معينة، هي:اسم المؤجر واسم المستأجر وعنوان كل منهما ، واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرهامن الأوصاف اللازمة لتعيينها ، ومقدار الأجرة أو طريقة حسابها ، ومدة الإيجار ٠ ولكن لا يترتب على تخلف أي هذه البيانات بطلان

العقد ، لأن كتابة العقد مطلوبة للإثبات وليس للانعقاد ،ومن ثم يعد وجود العقد مبدأ ثبوت بالكتابة يمكن تكملة ما لم يدون فيه بكافة طرق الإثبات ٠[1]

ويتميز هذا العقد بانتقال الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر ، ومن ثم يلتزم الربان بتنفيذ تعليماته بشأنها ٠ أما إدارتها الملاحية فيحتفظ بها المؤجر ، ومن ثم يلتزم الربان بتنفيذ تعليماته بشأنها ، وهذا ما نصت عليه المادة ١٧٤ من قانون التجارة البحري بقولها " ١- يحتفظ المؤجر بالإدارة الملاحية للسفينة ٠ ٢- وتنتقل الإدارة التجارية للسفينة إلى المستأجر نفقاتها، وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد وغير ذلك

---

[1] راجع ما سبق ص٣٢٥ وما بعدها ٠

[1] راجع: د٠/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم٣١٢،ص٢٦٥ ، د٠/ مختار بريري ، المرجع السابق،، رقم٢٨٩،ص٢٩٢ ٠

من المصروفات، ويلتزم الربان بتنفيذ تعليماته المتعلقة بهذه الإدارة"٠

## التزامات المؤجر

طبقا للمادة ١٧٣ من قانون التجارة البحري يعتبر الالتزام الأساسي للمؤجر هو التزامه بأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ، وبشرط أن تكون السفينة في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المنصوص عليها في عقد الإيجار ٠ ولا يقف التزام المؤجر عند هذا الحد ولكنه يلتزم أيضا بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة

العقد لكي يستطيع المستأجر الانتفاع بها على النحو المتفق عليه٠

## التزامات المستأجر :

يرتب عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة عدد من الالتزامات ، فيلتزم بنفقات ومصروفات الإدارة التجارية للسفينة التي تنتقل إلي بموجب العقد ، مثل تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم وأداء رسوم الموانئ والإرشاد٠ كما يلتزم باستعمال السفينة على النحو المتفق عليه وطبقا لمل ينص عليه القانون ولما عليه العرف والعادات البحرية ٠ هذا فضلا عن الالتزام بدفع الأجرة والالتزام برد السفينة

عند انقضاء عقد الإيجار ، وسنتناول الالتزامين الخيرين بشيء من الإيضاح ٠

**١- الالتزام بدفع الأجرة :**

يعتبر الالتزام بدفع الأجرة هو الالتزام الأساسي الذي يقع على عاتق المستأجر مقابل التزام المؤجر بوضع السفينة صالحة وكاملة التجهيز تحت تصرفه ، ولذلك قرر المشرع (م ١٧٥بحري) التزام المستأجر بدفع الأجرة كاملة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة ، ويبدو ذلك منطقيا لأن هذه الحوادث أمر متوقع ٠ كما لا تخفض الأجرة إذا رد المستأجر السفينة قبل انتهاء مدة الإيجار إلا إذا اتفق على غير ذلك (م١٧٨/٣بحري ) ٠

وإذا تأخر المستأجر عن الوفاء بالأجرة في الزمان والمكان المتفق عليه فقد خول المشرع (م ١٧٧ بحري ) للمؤجر استرداد حقه في التصرف في السفينة إذا لم يستوف الأجرة المستحقة له خلال ثلاثة أيام من تاريخ إعذار المستأجر ، وفي هذه الحالة يلتزم المؤجر بنقل بضائع المستأجر المشحونة في السفينة إلى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الإخلال بحقه في طلب التعويض ٠

ومن الجدير بالذكر أن المؤجر يتمتع أيضا بحق حبس بضائع المستأجر حتى يتم الوفاء بالأجرة وإلا طلب الإذن من قاضي الأمور الوقتية ببيعها ، وفي هذه الحالة يكون له حق امتياز على ثمنها [1] .

## الحالات التي لا تستحق فيها الأجرة كاملة

نص المشرع على عدم استحقاق المؤجر للأجرة كاملة في حالات معينة ، ويبدو ذلك منطقيا لأن هذه الأحداث منعت المستأجر من الاستفادة من السفينة ٠وهذه الحالات هي:

١- إذا أصيبت السفينة بضرر جعلها غير صالحة للاستعمال التجاري واحتاج إصلاحها لمدة تجاوز أربعا وعشرين ساعة فلا تستحق لأجرة خلال المدة الزائدة التي تبقى فيها السفينة غير صالحة للاستعمال ( م١٧٥ بحري ) ٠

٢-إذا هلكت السفينة أو توقفت بسبب قوة قاهرة أو بفعل المؤجر أو تابعيه ( م١/١٧٦ بحري ) ٣

٣- إذا انقطعت أنباء السفينة ثم ثبت هلاكها استحقت الأجرة كاملة إلى تاريخ آخر نبأ عنها (م٢/١٧٦ بحري ) أي أن الأجرة لا تستحق من تاريخ هلاك السفينة ٠

---

[1] راجع ما سبق ص٢٣٠، ٢٣١ ٠

**٢ـ الالتزام برد السفينة**

يعتبر منطقيا أن يلتزم المستأجر برد السفينة المؤجرة عند انقضاء عقد الإيجار لأي سبب من الأسباب ، ومن الطبيعي أن يتم الرد في الميناء الذي وضعت فيه السفينة تحت تصرفه فيه ، ما لم يتفق على غير ذلك ( م١٧٨/١ بحري ) ٠

وإذا انقضت مدة الإيجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون إلى نهاية الرحلة ، وفي هذه الحالة يستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة ( م ١٧٨/٢ بحري ) ٠

## المطلب الثالث

## عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة

**التعريف بالعقد وبياناته :** يلتزم المؤجر بمقتضى هذا العقد بأن يضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر ، وذلك للقيام برحلة أو برحلات معينة ٠ ولذلك يتميز هذا العقد بأن الإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة تظل للمؤجر ولا تنتقل أي منهما إلى المستأجر ( م١٨١ بحري ) ، وذلك بعكس عقد إيجار السفينة مجهزة بالمدة حيث تنتقل إلى إدارتها التجارية إلى المستأجر ، وعقد إيجار السفينة غير مجهزة حيث تنتقل إدارتها الملاحية والتجارية إلى المستأجر ٠

ونظرا لاستمرار سلطات المؤجر على السفينة المؤجرة فأن هذه الصورة من صور إيجار السفينة تقترب من عقد النقل ، ومع ذلك فهي تتميز عنه بأن محل الإيجار هو فراغ السفينة المعد للاستغلال التجاري ، وليس مجرد نقل البضائع ، ومن تكون السفينة المستأجرة محل اعتبار ويلتزم المؤجر بإبقائها صالحة طوال مدة العقد . ولما كان محل الإيجار هو فراغ السفينة ، فإنه يجوز للمستأجر أن يتصرف فيه بالإيجار من الباطن وأن ينقل فيه بضائع الغير [1].

ونظرا للطبيعة الخاصة لهذا النوع من إيجار السفينة فقد اشترط المشرع (م ١٧٩ بحري ) أن يذكر في عقد إيجار السفينة بالرحلة البيانات الآتية : ١- اسم المؤجر واسم المستأجر كل منهما. ٢- اسم السفينة وجنسيتها وحمولتها وغيرها من الأوصاف اللازمة لتعيينها . ٣- نوع الحمولة ومقدارها وأوصافها . ٤- مكان الشحن ومكان التفريغ والمدة المتفق عليها لإجرائهما . ٥- مقدار الأجرة أو طريقة حسابها . ٦- بيان الرحلات المتفق علي القيام بها. وقد جرى العمل على كتابة هذا العقد طبقا لنماذج معينة .

---

[1] راجع: د./ أحمد حسني ، المرجع السابق ، رقم ١٤٨ ، د. مختار بريري ، المرجع السابق ، رقم ٢٩٧ .

## آثار عقد إيجار السفينة مجهزة بالرحلة :

يرتب العقد التزامات وحقوق متبادلة بين طرفيه ، حيث تعتبر التزامات كل طرف بمثابة حقوقا للطرف الآخر ٠ وسنتناول التزامات المؤجر ثم التزامات المستأجر كل على حدة ٠

### التزامات المؤجر :

**١ - الالتزام بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر** : يقع على المؤجر التزامابأن يضع السفينة تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما ، وأن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المنصوص عليها في عقد الإيجار ٠ ولا يقتصر الأمر على ذلك ولكنه يلتزم بإبقاء السفينة على هذه الحالة طوال مدة الرحلة أو الرحلات المتفق عليها ، كما يلتزم بالقيام بكل ما يتوقف عليه تنفيذ هذه الرحلة أو الرحلات ٠ م١٨٠ بحري )
٠

وإذا كان الإيجار للسفينة كاملة فلا يجوز للمؤجر أن يشحن في السفينة بضائع غير خاصة بالمستأجر إلا بموافقته (م ١٨٧بحري )٠

**٢ - الالتزام المحافظة على البضائع المشحونة** : نظرا لاحتفاظ المؤجر بالإدارة الملاحية والإدارة التجارية للسفينة ، فإنه يلتزم

بالمحافظة على البضائع التي شحنها المستأجر • ويقتض تنفيذ هذا الالتزام وضع البضائع في أماكن تتناسب مع طبيعتها ، وأن يتم رصها بطريقة لا تعرضها للتلف وتحافظ على ثبات وتوازن السفينة خلال السفر • ويفرق الفقه[1] في هذا المجال بين الرص التجاري للبضائع ، وهو يتعلق بوضع البضائع بطريقة تمنع عنها التلف أو الهلاك أو ارتطامها ببعضها أو بغيرها أو بجسم السفينة ، وذلك بوضع قطع خشبية كعوازل • وهذا يختلف عن الرض الملاحي ، وهو الذي يتعلق بوضع البضائع بطريقة تحافظ على توازن وثبات السفينة •**فالأول** وإن كان يقع على عاتق المؤجر إلا أنه يجوز الاتفاق على أن يلتزم به المستأجر ويكلف به مقاول الشحن • **أما الثاني** فهو من المهام الأساسية للربان •

و لا يقتصر التزام المؤجر بالحافظة على البضلع عند بداية الرحلة وإنما يظل خلالها و حتى وصولها إلى ميناء الوصول •

**<u>٣ - الالتزام بالطريق المحدد للرحلة</u>** : يجب على الربان أن يسلك الطريق الملاحي المحدد للرحلة حتى تصل البضائع دون تأخير ، ولا يجوز للربان أن ينحرف عن هذا الطريق دون مبرر ، كسوء الأحوال الجوية أو لتفادي خطر يهدد السفينة أو البضائع أو لتقديم المساعدة لسفينة أخرى تتعرض لخطر الهلاك •

---

[1] راجع: د./ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٢٢ •

ويلتزم الربان بأن يتجه بالسفينة إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضائع ، فإذا تعذر وصول السفينة إلى هذا الميناء وجب أن يوجه المؤجر السفينة إلى أقرب ميناء من الميناء المذكور يمكن تفريغ البضائع فيه ، وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصروفات نقل البضائع إلى الميناء المتفق عليه إلا إذا كان عدم وصول السفينة إلى الميناء يرجع إلى قوة قاهرة ـ فيتحمل المستأجر المصروفات (م١٩٣ بحري ) ٠

**التزامات المستأجر** : يقع على عاتق المستأجر التزامين أساسيين هما : بشحن وتفريغ البضائع في الميعاد المحدد ، ودفع الأجرة المتفق عليها ٠

**١ـ الالتزام بشحن وتفريغ البضائع في الميعاد المحدد:**

الزم المشرع ( م١٨٢ بحري ) المستأجر بشحن البضائع وتفريغها في الميعاد المتفق عليه في عقد الإيجار ، فإذا لم ينص في العقد على مدة معينة وجب الرجوع إلى العرف ، وذلك حتى لا تتعطل السفينة عن الاستغلال مما يضر بالمؤجر ، لأن الإيجار بالرحلة وليس بالمدة .

ويبدأ الميعاد عادة منذ أن يضع المؤجر السفينة تحت تصرف المستأجر في حالة جاهزة لشحن البضائع أو منذ وصول السفينة إلى ميناء الوصول واستعدادها للتفريغ ٠ ومع ذلك فغالبا ما ينص في عقد

الإيجار على كيفية حساب بداية مدة الشحن مدة التفريغ ، فإذا لم يوجد نص في عقد الإيجار فإنه يتبع في حساب المدد وبدء سريانها العرف السائد في الميناء الذي يجري فيه الشحن أو التفريغ ، فإذا لم يوجد عرف في هذا الميناء أتبع العرف البحري العام ( م ٢/١٨٢ بحري ) .

وإذا تم الشحن قبل انتهاء المدة المعينة له فلا تضاف الأيام الباقية إلى مهلة التفريغ ، ما لم يتفق على غير ذلك (م١/١٨٤بحري ) ٠

**المهلة الإضافية للشحن أو ال تفريغ**

إذا انتهت المدة الأصلية المحددة للشحن أو للتفريغ دون أن يتم شحن أو تفريغ البضائع فقد قرر المشرع ( م١/١٨٣ بحري ) سريان مدة مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية ، فإذا انتهت المهلة الإضافية الأولى دون أن يتم شحن البضائع أو تفريغها فقد منح المشرع للمستأجر مهلة ثانية لا تجاوز المهلة الأولى ٠

فإذا انتهت المهلة الثانية دون أن يتم المستأجر شحن البضائع المتفق عليها فإنه يجوز للربان أن يبدأ الرحلة ، وفي هذه الحالة يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة ( م١٨٦ بحري ) ٠ أما إذا انتهت المهلة الثانية دون أن يتم التفريغ ، فقد أجاز المشرع ( م١٨٥ بحري) للربان إنزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته ، ومع ذلك

يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع التي أنزلها من السفينة ٠

**التعويض عن التأخير في الشحن أو التفريغ ٠**

لما كان عدم قيام المستأجر بشحن أو تفريغ البضائع في الميعاد المحدد يؤدي إلى تعطيل السفينة ، فإنه من العدالة أن يلتزم المستأجر بتعويض الضرر الذي يصيب المؤجر من جراء هذا التأخير ٠ ولتنظيم هذا الموضوع نصت المادة ١٨٣ من قانون التجارة البحري على أنه " ١-إذا لم يتم الشحن أو التفريغ في المدة الأصلية التي يحددها العقد أو العرف سرت مهلة إضافية لا تجاوز المدة الأصلية ، ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يحدده العقد أو العرف ، وإذا لم يتم الشحن أو التفريغ خلال المهلة الإضافية سرت مهلة إضافية ثانية **لا تجاوز المهلة الأولى ويستحق المؤجر عنها تعويضا يوميا يعادل التعويض اليومي المقرر للمهلة الإضافية الأولى زائدا النصف ، وذلك دون إخلال بما قد يستحق من تعويضات أخرى ٠**

**٢- ويعد التعويض اليومي الذي يستحق عن المهلة الإضافية من ملحقات الأجرة وتسري عليه أحكامها "٠**

يتضح من ذلك : **أولا** : أن التعويض المقرر في حالة التأخير في شحن البضائع أو تفريغها يقدر بطريقة جزافية دون ارتباطه بالضرر الذي أصاب المؤجر ٠ ومع ذلك فحصول المؤجر على هذا التعويض

لا يمنع حقه في المطالبة بالتعويضات الأخـرى ٠ **ثانيا** : ونظـرا لأن المستأجر هو السبب في تأخير السفينة عن الإبحار فإن أيام العطـلات تدخـل فـي حسـاب المـدة الإضافيـة ، كمـا أن القـوة القـاهرة لا توقـف المهلة الإضافية ، وذلك بعكس طريقة حساب المدة الأصلية[1] ٠

**مكافأة كسب الوقت**

لما كـان شـحن البضـائع أو تفريغـها قبـل انتـهاء المـدة المعينـة لـه يترتب عليه أن تبدأ السفينة رحلتها قبل الميعاد مما يوفر للمؤجر وقتـا يستفيد به فـي الرحلـة التاليـة ، ولذلـك يكـون مـن المنطقـي أن يسـمح المشرع ( م١٨٤/٢ بحري ) بالاتفاق على منح المستأجر مكافـأة عـن الإسراع في إنجاز الشحن أو التفريغ ٠

**٢- الالتزام بدفع الأجرة ٠**

يلتزم المستأجر بدفع الأجـرة المتفق عليـها مقـابل الـتزام المؤجـر بوضع السفينة تحت تصرفه خلال الرحلة أو الرحلات المتفـق عليـها ٠ والأصل أن يتفق المؤجر والمستأجر على الأجرة وطريقة دفعـها ، فإذا لم يوجد اتفاق تنطبق قواعد العرف البحري ٠

---

[1] راجع: د٠/ مصطفى طه ، المرجع السابق ، رقم ٣٢٧ ، ص٢٧٥ ٠

وإذا تأخر المستأجر أو امتنع عن دفع الأجرة المستحقة فقد قرر المشرع للمؤجر ضمانات معينة لاستيفائها [1] ، تتمثل في حق حبس البضائع وحق الامتياز على ثمنها •

**الأحداث التي تؤثر على الالتزام بدفع الأجرة :**

رغم أن الالتزام بدفع يرتبط وجودا وعدما بالتزام المؤجر بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر إلا أن المشرع جعل لأحداث معينة تأثيرا على الالتزام بدفع الأجرة ، فقد يؤدي إلى إعفائه منه أو إنقاص الأجرة أو إلزامه بدفعها كاملة رغم عدم تمام الرحلة •

١- يلتزم المستأجر بدفع الأجرة كاملة إذا طلب في أي وقت أثناء السفر تفريغ البضائع قبل وصولها إلى الميناء المتفق عليه (م ١٩٠ بحري)

٢- تستحق الأجرة كاملة ويبقى عقد الإيجار نافذا دون زيادة الأجرة ودون تعويض إذا حالت القوة القاهرة مؤقتا دون سفر السفينة أو استمرار السفر ، وفي هذه الحالة يجوز للمستأجر تفريغ بضائعه على نفقته وله بعد ذلك أن يعيد شحنها في السفينة على نفقته (م ١٩١ بحري )•

---

[1] راجع ما سبق ص٣٣٠ ، ٣٣١ •

٣- تستحق الأجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء السفر بسبب لا يرجع إلى خطأ المؤجر أو تابعيه (م١٩٤/٣ بحري) .

٤- تستحق الأجرة إذا كان هلاك البضائع ناشئا عن خطأ المستأجر أو تابعيه أو عن طبيعة البضاعة أو عن عيب فيها أو إذا اضطر الربان إلى بيعها أثناء السفر بسبب عيب فيها أو تلفها أو إذا أمر الربان بإتلافها لخطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم ذلك وقت وضعها في السفينة ( م١٩٤/٢ بحري ) .

٥- لا يبرأ المستأجر من دفع الأجرة بترك البضائع ولو تلفت أو نقصت كميتها أو قيمتها أثناء السفر (م١٩٤ بحري ) .

٦- إذا بدأت الرحلة ثم استحال الاستمرار فيها بسبب غير راجع إلى المؤجر أو تابعيه ، فلا يلتزم المستأجر إلا بدفع أجرة ما تم من الرحلة ( م١٩٢ بحري ) .

٧- لا تستحق الأجرة إذا هلكت البضائع التي وضعها المستأجر في السفينة إلا إذا اتفق على استحقاق الأجرة في جميع الأحوال ( م١٩٤/١ بحري ) .

٨- ينفسخ عقد إيجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر إذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا أو إذا

منعت التجارة الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضائع (م ١٨٨ بحري) • وفي هذه الحلة ينقضي الالتزام بدفع الأجرة•

٩- يجوز للمستأجر إنهاء عقد إيجار السفينة في أي وقت قبل البدء في شحن البضائع مقابل تعويض المؤجر عمالحقه من ضرر بسبب ذلك ، بشرط ألا يجاوز التعويض قيمة الأجرة المتفق عليها (م ١٨٩ بحري) • في هذه الحلة لا تستحق الأجرة ولكن يلتزم المستأجر بدفع التعريض الذي قد يعادل قيمة الأجرة •

## القسم الثانى

## القانون البحـــرى

| | |
|---|---|
| مقدمة | ٣ |
| أولا : تعريف القانون البحرى | ٣ |
| ثانيا : نشأة وتطور قواعد القانون البحرى | ٦ |
| ثالثا : مصادر القانون البحرى | ١٠ |
| المصدر الأول : التشريع | ١٠ |
| المصدر الثانى : العرف البحرى | ١٥ |
| المصدر الثالث : القضاء | ١٦ |
| المصدر الرابع : الفقه | ١٧ |
| رابعا : ذاتية القانون البحرى وإستغلاله | ١٧ |
| خامسا : نطاق تطبيق القانون البحرى | ٢٠ |
| = ماهية الملاحة البحرية | ٢٠ |
| = أنواع الملاحة البحرية | ٢١ |
| سادسا : خطة البحث | ٢٨ |
| الباب الأول | |
| النظام القانونى للسفينة | ٢٩ |
| الفصل الأول | |
| تعريف السفينة وطبيعتها القانونية | ٣٠ |
| المبحث الأول : تعريف السفينة | ٣٠ |
| الشرط الأول : صلاحية المنشأة للملاحة البحرية | ٣٠ |
| الشرط الثانى : تخصيص المنشأة للملاحة البحرية | ٣٢ |

= المركز القانونى لملحقات السفينة ٣٤
**المبحث الثانى: الطبيعة القانونية للسفينة** ٣٦
= السفينة مال منقول ٣٧
= السفينة منقول ذو طبيعة خاصة ٣٨
**الفصل الثانى**
**الحالة المدنية للسفينة** ٣٩
المبحث الأول : تسجيل السفينة ٤٠
أولا : السفن الخاضعة للتسجيل ٤١
ثانيا : الجهة المختصة بالتسجيل ٤٤
ثالثا : إجراءات التسجيل وأحكامه ٤٤
رابعا : آثار التسجيل ٥١
المبحث الثانى : ذاتية السفينة ٥٤
المطلب الأول : عناصر الحالة المدنية للسفينة ٥٤
أولا : اسم السفينة ٥٤
ثانيا : حمولة السفينة ٥٥
ثالثا : موطن السفينة ٥٧
رابعا : درجة السفينة أو مرتبتها ٥٩
المطلب الثانى : جنسية السفينة ٦٢
أولا : شروط إكتساب السفينة للجنسية المصرية ٦٣
الشرط الأول : تسجيل السفينة فى أحد الموانى المصرية ٦٥
الشرط الثانى : شرط الملكية الوطنية ٦٦
الشرط الثالث : شرط الطاقم الوطنى ٦٨

ثانيا : إثبات جنسية السفينة ٧٢
ثالثا : آثار إكتساب السفينة للجنسية المصرية ٧٤
المطلب الثالث : أوراق السفينة ٨١
**الفصل الثالث**
**ملكية السفينة** ٨٣
**المبحث الأول : أسباب إكتساب ملكية السفينة** ٨٤
المطلب الأول : شراء السفينة (بيع السفينة) ٨٧
أولا : الطبيعة التجارية لعقد البيع ٨٧
ثانيا : الأركان الموضوعية ٨٨
ثالثا : الأركان الشكلية ٩١
رابعا : آثار البيع ٩٢
المطلب الثانى : بناء السفينة ٩٦
الصور المختلفة لبناء السفينة ٩٦
الأولى : البناء المباشر أو الاقتصادى ٩٦
الثانية : عقد الاستصناع ٩٧
الثالثة : البناء غير المباشر أو بثمن جزافى ٩٧
أولا : طبيعة عقد البناء غير المباشر ٩٨
ثانيا : أركان العقد وإثباته ٩٩
ثالثا : آثار العقد ١٠١
**المبحث الثانى : صور ملكية السفينة** ١٠٧
المطلب الأول : ملكية السفينة على الشيوع ١٠٩
أولا : تعريف الشيوع البحرى ١١٠

ثانيا : طبيعة الشيوع البحرى ١١١

ثالثا : إدارة الشيوع البحرى ١١٥

رابعا : حقوق والتزامات ملاك السفينة على الشيوع ١٢٣

خامسا : إنقضاء الشيوع البحرى ١٣١

المطلب الثانى : ملكية الدولة للسفن ١٣٤

أحكام اتفاقية بروكسل الخاصة بحصانة سفن الدولة ١٣٤

**المبحث الثالث : الحقوق العينيه التبعية الواردة على السفينة** ١٣٧

= ترتيب الحقوق العينيه التبعية الواردة على السفينة ١٣٨

مطلب أول : حقوق الامتياز علي السفينة ١٤٠

أولا : الحقوق الممتازة ١٤٠

ثانيا : إثبات وترتيب حقوق الامتياز ١٤٢

ثالثا : محل الامتياز ١٥٢

رابعا : آثار الامتياز ١٥٨

خامسا : انقضاء الامتياز ١٥٩

المطلب الثانى : الرهن البحرى ١٦٥

تمهيد وتقسيم ١٦٥

أولا : شروط إنشاء الرهن البحرى ١٦٧

ثانيا : آثار الرهن البحرى ١٧٧

ثالثا : إنقضاء الرهن البحرى ١٨٤

**المبحث الرابع : الحجز علي السفينة** ١٨٦

تمهيد وتقسيم ١٨٦

المطلب الأول : الحجز التحفظى ١٨٧

أولا : نطاق تطبيق القانون البحرى المصرى وإتفاقية بروكسل بشأن الحجز التحفظى على السفينة ١٨٩
ثانيا : شروط الحجز التحفظى ١٩٢
ثالثا : إجراءات توقيع الحجز ١٩٩
رابعا : آثار الحجز التحفظى ٢٠١
المطلب الثانى : الحجز التنفيذى ٢٠٣
أولا : الشروط الواجب توافرها لتوقيع الحجز التنفيذى ٢٠٣
ثانيا : اجراءات الحجز التنفيذى ٢٠٥
ثالثا : آثار الحجز التنفيذى ٢٠٨
(١) بيع السفينة ٢٠٩
(٢) دعوى الاستحقاق الفرعية ٢١٣

الباب الثانى

أشخاص البحرية

تمهيد وتقسيم ٢١٧
الفصل الأول : مالك السفينة ومجهزها ٢١٩
المقصود بالمالك والمجهز ١٩
تعريف المجهز ٢٢٠
المبحث الأول : مسئولية مالك السفينة ٢٢٢
تطبيق القواعد العامة ٢٢٢
المبحث الثانى : تحديد مسئولية مالك السفينة أو مجهزها ٢٢٥
المطلب الأول : مبدأ تحديد المسئولية ٢٢٥
المطلب الثانى : قواعد تحديد المسئولية طبقا لقانون التجارة البحرى المصرى ٢٣٤

أولا : نطاق تحديد المسئولية ٢٣٤

ثانيا : أسس تحديد المسئولية ٢٣٩

ثالثا : إجراءات تحديد المسئولية ٢٤٧

رابعا : سقوط الحق فى تحديد المسئولية ٢٤٨

خامسا : إنقضاء دعوي المسئولية ٢٥٠

الفصل الثانى : الأشخاص البحريون ٢٥٢

المبحث الأول : الربان ٢٥٣

المطلب الأول : تعيين الربان وعزله ٢٥٤

المطلب الثانى : وظائف الربان ٢٥٥

المطلب الثالث : طبيعة العلاقة القانونية بين الربان والمجهز والشاحنين ٢٦٣

المطلب الرابع : مسئولية الربان ٢٦٥

المبحث الثانى : البحارة ٢٦٧

المطلب الأول : الشروط العامة الواجب توافرها فى البحارة ٢٦٨

المطلب الثانى : عقد العمل البحرى ٢٧١

أولا : تعريف عقد العمل البحري وتنظيمه وقانونه ٢٧١

ثانيا : أركان عقد العمل البحرى واثباته . ٢٧٥

ثالثا : الآثار القانونية التي يرتبها عقد العمل البحرى ٢٧٨

رابعا : انقضاء عقد العمل البحرى ٢٨٧

الفصل الرابع : الأشخاص البريون للملاحة البحرية ٢٩١

المبحث الأول : وكيل السفينة ٢٩٢

المبحث الثانى : وكيل الشحنة ٢٩٨

**المبحث الثالث** ٣٠٦
المقاول البحرى - مقاول الشحن والتفريغ
دور المقاول البحرى البحرى ٣٠٦
طبيعة علاقة المقاول البحرى بالطرف الآخر ٣٠٨
مسئولية المقاول البحرى ٣٠٩
صاحب الصفة فى توجيه دعوى المسئولية ضد المقاول ٣١١
تحديد مسئولية المقاول البحرى ٣١٤
**المبحث الرابع**
وكيل العبور ٣١٧
النظام القانونى لوكيل العبور ٣١٧
حقوق والتزامات وكيل العبور ٣١٨
**الباب الثالث**
**استغلال السفينة** ٣٢٣
**الفصل الأول**
عقود ايجار السفينة ٣٢٥
**المبحث الأول**
**الأحكام العامة لعقود ايجار السفينة** ٣٢٦
**تعريف عقد ايجار السفينة** ٣٢٦
**اثبات العقد** ٣٢٨
عدم التجديد الإفتراضى لعقد الإيجار ٣٢٩
الإحتجاج بعقد الإيجار على الغير ٣٢٩
حقوق المستأجر ٣٣٠

المبحث الثانى

عقد إيجار السفينة غير المجهزة ٣٣٢

المبحث الثالث

عقد ايجار السفينة مجهزة ٣٤١

المطلب الأول

الأحكام العامة لإيجار السفينة مجهزة ٣٤١

المطلب الثانى

عقد ايجار السفينة مجهزة بالمدة ٣٤٦

المطلب الثالث

عقد ايجار السفينة مجهزة بالرحلة ٣٥١

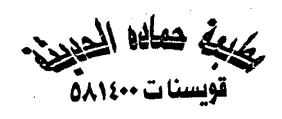
التعويض عن التأخير فى الشحن أو التفريغ ٣٥٧

مكافاة كسب الوقت ٣٥٨

الإلتزام بدفع الأجرة ٣٥٨

الأحداث التى تؤثر على الإلتزام بدفع الأجرة ٣٥٩

الفهرس ٣٦٢


مطبعة حماده الحديثة
قويسنات ٥٨١٤٠٠